DIRECTION GENERALE DU SERVICE EN VOL **MARS 2015**

Roissy, le 3 avril 2015

Destinataires :				
	A. RIGAIL	DG.IS	P.RADIER	LC.XC
	X. BROSETA	DG.DP	J.VARNET	IS.AW
	AH.BERNARD	DG.IS	F.TOUATI	IS.NY
	L. BARGETON	IO.NC	A.SIMON	IS.EW
	C. COUSSERAN	IO.NC	C.CORRADETTI	IS.ZK
	L. CHAMBREY	IO.ZC	F.CALMELS	IS.DN
	J.F. ROUXEL	IS.VS	F.L-CHASSERIAUD	IS.MW
	F.NEGRIER	IS.OD	J.P. ARDOUIN	IS.DN

DP.ZJ – IS.UC – IO.ZM – IS.EQ – OA.NA – IS.OD – IO.NH – IO.UP – DP.HG – IS.MX

Mme TEYSSIE - DIRECCTE de la region Ile de France
POLE TRAVAIL SECTION 16 - Roissypôle Le Dôme 2
2 rue de la Haye
BP 13102
95701 Roissy CDG Cedex

CFDT PNC- Nouvelle Cité Air France 2ème étage
CFTC PNC – Nouvelle Cité Air France 2ème étage
CFTC PNC Orly Bâtiment 75. 1 avenue du Maréchal Devaux 91551 PARAY Vieille Poste
UNSA PNC – Le Dôme Bât 1 – 1er étage
SNPNC/FO – Roissy Pôle le Dôme. 1, rue de la Haye.BP18939 95732 Roissy CDG cedex
UGICT-CGT PNC - Nouvelle Cité Air France 2ème étage
UGICT-CGT PNC – 1, avenue du Maréchal Devaux - 91551 PARAY VIEILLE POSTE
UNAC / CGC – 3 Place de Londres – BP 10797 – 95747 ROISSY CDG CEDEX
SUD AERIEN- Nouvelle cité Air France 2ème étage
SUD AERIEN Orly Bâtiment 75. 1 avenue du Maréchal Devaux 91551 PARAY Vieille Poste

Objet : Réponses aux questions mensuelles des Délégués du PNC

Veuillez trouver ci-joint, les réponses du mois de mars 2015 aux questions des Délégués du PNC.

Nous vous informons que la réunion mensuelle du mois d'**avril 2015** est prévue :

Le 22 avril 2015 Salle **CONCORDE** à 9H00, le 23 avril 2015 Salle **CONCORDE** à 09H00 et le 24 avril 2015 salle **CONCORDE** à 09H00.

Nous vous remercions de votre présence.

Jean-Yves MARTINO

Réunion mensuelle des QDP PNC : 25, 26, 27 mars 2015
Envoi du document le 3 avril 2015

Etaient présents :
Représentant la Direction :

Mr Jean-Yves MARTINO	Responsable Pôle Social, Président de séance
Mme Christelle ANCHISI	Direction des Ressources Humaines PNC
Mr Franck TOUATI	Responsable PNC Division EUR
Mme Caroline CORRADETTI	Responsable PNC Division AMO
Mr Jean VARNET	Responsable PNC Division AME
Mr François DECAND	RRH PNC AME
Mme Christine BOUGES	RRH PNC CILA
Mr Laurent BOURNAZEL	RRH PNC ASIE
Mme Alexandra MARTINO – R.	Lignes et Produit
Mme Cristelle DOUENNELLE	Lignes et Produit
Mme Véronique MERCANDALLI	Correspondant Lignes et Produit EUR
Mr Laurent RIES	Correspondant Lignes et Produit EUR
Mr Pascal RIBERA	Assistant Production Long-Courrier
Mr Philippe POUSSAIN	Assistant Production Moyen-Courrier
Mr Daniel GRAS	Délégué Sécurité des Vols
Mr Stéphane SOUM	Délégué Sécurité des Vols
Mme Anne-F. HOULBREQUE	Responsable QDP

LISTE DES DP PRESENTS

CIV	NOM	PRENOM	SIGLE	DIV
CC	ANJARD	MANUELA	IS.EW	EUR
HOT	BELL	EDWIGE	IS.AW	AME
STW	BREMESSE	BERNARD	IS.MW	CILA
CC	BUDULIG	NICOLAS	IS.NY	FRA
STW	CHATELLIER	BRUNO	IS.ZK	AMO
CC	CHAUSSON	STEPHANE	IS.MW	CILA
HOT	CHEVREUX	ELODIE	IS.MW	CILA
STW	COURTOIS	JEAN-MICHEL	IS.NY	FRA
HOT	DE OLIVEIRA	CRISTINA	IS.ZK	AMO
CCP	DAUTREME	ALINE	IS.ZK	AMO
CC	DELAGE	LAURENT	IS.EW	EUR
STW	DELLIS	MICHAËL	IS.NY	FRA
HOT	DELORME	ALISON	IS.EW	EUR
STW	DEREUMETZ	JEROME	IS.MW	CILA
STW	FALIU	ERIC	IS.ZK	AMO
STW	FORMIS	FREDERICK	IS.AW	AME
CC	GAYDA	MARC	IS.NY	FRA
HOT	GAYRARD-PLANTARD	MARIE-PIERRE	IS.AW	AME
CC	GLORIEUX	CAROLINE	IS.ZK	AMO
STW	GUILLAINE	FABIEN	IS.AW	AME
CC	HENRY-HAYE	PATRICK	IS.EW	EUR
HOT	INGARGIOLA	ILHAME	IS.EW	EUR
STW	LACROIX	CHRISTOPHE	IS.EW	EUR
STW	LAVIELLE	OLIVIER	IS.DN	ASIE
STW	LESAFFRE	EMMANUEL	IS.ZK	AMO
CC	LE ROUX	ANNE-ISABELLE	IS.EW	EUR
CC	PETIT	LAURENT	IS.EW	EUR
HOT	PIERRE	HELENE	IS.EW	EUR
STW	PORTAL	SEBASTIEN	IS.MW	CILA
HOT	PRUDENT	CATHERINE	IS.MW	CILA
HOT	REDJAL	CORINNE	IS.ZK	AMO
HOT	RIVIERE	JULIA	IS.NY	FRA
HOT	ROLLAND	CAROLINE	IS.MW	CILA
CC	TAILLANDIER	LUISA	IS.NY	FRA
CC	THURET	GERRY	IS.NY	FRA
STW	TILLON	EMMANUEL	IS.MW	CILA
HOT	VILDY-SAROCCHI	ANNE	IS.EW	EUR
CC	ZUNINO	SOPHIE	IS.ZK	AMO

SOMMAIRE :

GENERALITE 5
ASIE 51
PRODUIT MC 56
AFRIQUE MOYEN ORIENT 61
FRANCE 62
EUROPE 64
SECURITE 65
SURETE-PNC 75
AMERIQUES 87
PRODUCTION 91
RESSOURCES HUMAINES 121
LIGNES ET PRODUIT 145
CARAIBES OCEAN INDIEN 163
Questions Orales du mois de Mars 2015 169
GENERALITE 169
ASIE 171
AFRIQUE MOYEN ORIENT 171
SURETE-PNC 171
AMERIQUES 176
PRODUCTION 176
RESSOURCES HUMAINES 179
LIGNES ET PRODUIT 182

GENERALITE

QUESTION SNGAF N° 15 03 05 GENE

Briefing vol AF 084 CDG ATL du 11 mars 2015, le CCP sous prétexte de respect de la ponctualité le CCP a préattribué les postes à l'ensemble de l'équipage sans discussion possible.
Les DP SNGAF rappellent à la direction que la préattribution des postes ne se fait que sur A380 et demandent qu'un rappel soit fait auprès des CCP.

Réponse :
L'affectation des postes est de la responsabilité du CCP. Cf. Manex A chapitre 01.01.05

QUESTION SNGAF N° 15 03 06 GENE

Les DP SNGAF souhaitent savoir pourquoi le service chemise pliée est offert aux PNT et pas aux PNC par Sequoia.
Les DP SNGAF souhaitent que les PNC puissent bénéficier de ce service gratuitement.

Réponse :
Cette prestation ne fait pas partie du contrat pour les PNC. Il n'est pas prévu, à ce jour, de revoir les modalités du contrat en cours.

QUESTION SNGAF N° 15 03 07 GENE

Suite à la QDP SNGAF 15 02 01, les DP SNGAF souhaitent avoir le résultat de l'enquête.

Réponse :
Un accord est en cours de finalisation avec Samsonite pour réparer le dysfonctionnement qui n'est pas du fait de l'Entreprise (l'origine du litige provient du transporteur choisi et agréé par Samsonite). La Boutique a fait, et continue de faire le maximum afin de trouver une solution pour le PNC, même si sa responsabilité n'est pas engagée.

QUESTION SNGAF N° 15 03 08 GENE

Les DP SNGAF souhaitent savoir à quoi vont servir les nouveaux sas installés à proximité du PIF à la cité.

Réponse :
Le sujet a été présenté au dernier CHSCT. Une communication tous PN sera prochainement effectuée.
Le PIF de la cité PN va être repris par ADP pour le compte d'Air France et devient de ce fait un service public. Des portes anti-retour et un SAS ont été installés dans le couloir menant aux PIF afin de garantir qu'aucune personne non habilitée ne puisse entrer dans la cité PN.

QUESTION SNGAF N° 15 03 09 GENE

Les DP SNGAF souhaitent savoir si sont acceptés dans la navette équipage hôtel les GP accompagnés d'un partenaire de voyage qui auraient de surcroit des bagages soute dans lesquels il pourrait y avoir des objets portant atteinte à la sureté et la sécurité des équipages.

Réponse :
100% des bagages soute sont passés à l'inspection filtrage, ce qui inclut ceux des partenaires de voyage. L'acceptation d'accompagnants dans la navette PEQ dépend de la réglementation locale et de l'accord du CDB.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 11 Repos à bord

Les DP UGICT PNC demandent que les repos minimum apparaissent sur chaque dossier de vol.
Les DP demandent que lors du briefing, les hst soient informés systématiquement par le CCP du temps de repos mini à bord.

Réponse :
Chaque HST a accès via IPn aux accords collectifs.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 21 MODALITE DE CONTACT

Le chapitre 9 (page 181), de l'ACG stipule concernant la modalité de contact (chapitre 9.1) : « L'entreprise communique les informations émanant notamment des services de la pré-planification, de l'élaboration et du suivi, par l'intermédiaire d'un SMS (ou tout autre support électronique équivalent en cas d'évolution de la technologie), sur le mobile du PNC.
Les DP de l'UGICT/CGT PNC posent la question suivante : qu'en est-il de la procédure de contact lorsqu'il n'y a pas de réseau ? En effet des PNC peuvent habiter dans des régions où la couverture concernant les téléphones portables est soit inexistante ou insuffisante. Il en résulte alors des problèmes de réception concernant soit les conversations téléphoniques, soit la réception de messages électroniques dit « SMS ».
Quand le PNC se retrouve dans ce cas de figure, qu'en est-il donc du moyen de contact ? Qu'a donc prévu l'entreprise comme moyen de contact alternatif ?

Réponse :
L'envoi de SMS sur des téléphones fixes n'est pas techniquement réalisable sur tous types de téléphones. Cette solution ne peut pas être retenue. A ce jour, l'Entreprise n'a pas de solution fiabilisée à proposer. Cependant, des pistes de réflexion sont en cours.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 23 CREW LOUNGE

Concernant le crew lounge de certaines escales, notamment en Asie à l'hôtel de Canton où il n'y a aucun crew lounge. Cela pose un problème notamment lors d'escale de grande durée (7 ON Canton). Où l'équipage peut-il se réunir le soir ? C'est également le cas lors des fêtes de fin d'année où rien n'est prévu à l'hôtel de Canton pour que les équipages puissent passer Noël ensemble. Les DP de l'UGICT/CGT demandent à ce qu'une solution soit trouvée pour ces escales sans crew lounge.

Réponse :

Le crew lounge ne fait pas partie du contrat, cela réduirait énormément nos possibilités d'hôtels. Sur le secteur Asie, sur 14 escales, seules 6 ont un crew lounge.
Nous demandons systématiquement à l'hôtelier si cela est possible mais on ne peut pas imposer à un hôtel de fournir un crew lounge car souvent il est obligé soit de condamner 2 chambres ou une salle de réunion pour l'aménagement de celui-ci. Parfois il met à disposition un crew lounge pour toutes les compagnies aériennes. Cela représente une perte pour l'hôtel.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 43 GP

Madame X prévient le CPPE le mardi 3 mars d'un arrêt pour longue maladie avec hospitalisation. Le certificat médical sera envoyé ultérieurement.
Ses droits à GP ont été suspendus immédiatement empêchant son mari de prendre l'avion pour la rejoindre, celui-ci a pris le train.
Les DP de l'UGICT/CGT demandent les raisons pour lesquelles ses droits à GP ont été suspendus alors qu'il s'agit d'un cas bien particulier d'hospitalisation.
Les DP de l'UGICT/CGT demandent le rétablissement de ses droits dans les plus brefs délais afin de laisser la possibilité à sa mère de venir la voir en utilisant les GP.

Réponse :
Suite vérification dans le serveur GP, les droits de Mme X sont ouverts et non fermés.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 71 PROCEDURES DE CONTACT 2 reprise 15 02 17

Mme Y HOT AMO , étant dotée d'un téléphone portable, mais celui-ci ne fonctionnant pas à son domicile, était dans l'incapacité de répondre à un éventuel SMS, lorsqu'elle était en alerte domicile, le 4 février 2015.
Les DP de l'UGICT CGT demandent qu'une solution alternative soit proposée aux PNC se trouvant dans cette situation.

Réponse :
Cette demande est en cours d'étude.
Les DP de l'UGICT/CGT demandent quelle solution a été trouvée.

Réponse :
L'envoi de SMS sur des téléphones fixes n'est pas techniquement réalisable sur tous types de téléphones. Cette solution ne peut pas être retenue. A ce jour, l'Entreprise n'a pas de solution fiabilisée à proposer. Cependant, des pistes de réflexion sont en cours.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 73 R1 reprise 15 02 27

Mme X, hôtesse habitant Francfort, n'ayant pas trouvé de R1 pour son vol du 18 février (rouge), le 18, décide de prendre l'un des vols du 17 au soir, affichés en vert et orange. Oh, surprise, aucun R1 n'est disponible sur ces vols.
Les DP de l'UGICT CGT demandent quand la direction se penchera sérieusement sur ce sujet ? A quand un embarquement prioritaire pour les PNC se rendant à Paris pour assurer une mission, ou rentrant chez eux, une fois leur mission accomplies?
Réponse :La gestion et l'optimisation des vols AF sont assurées par le Revenue Management.
La disponibilité des vols (les ventes de billets pour des clients commerciaux) peut varier rapidement..
Gpnet permet à tout salarié AF désirant se rendre en province pour convenance personnelle d'organiser et d'anticiper ses déplacements en donnant une estimation des remplissages.
Au jour J, lors de la préparation des vols, une analyse est faite par l'Agent Pilotage, vol par vol sur les critères suivants :
L'état des réservations et la pression PAD (passager)
Le nombre de DBC (Denied Boarding Compensation = compensation financière en cas de volontariat au report de voyage) à rechercher.
Les DP de l'UGICT/CGT demandent à quand un embarquement prioritaire pour les PNC se rendant à Paris pour assurer une mission, ou rentrant chez eux, une fois leur mission accomplies ?

Réponse :
La base d'affectation de cette PNC est Paris. Il n'appartient pas à l'Entreprise en prendre en charge les choix personnels de domiciliation des PNC.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 75 E-LEARNING ET OSG 056A reprise 15 02 55

Lors du stage sûreté OSG 056A du 21 janvier 2015, les stagiaires suivent la formation EAO sûreté qui est à l'identique de l'e-learning sûreté positionné sur les journées de dispersion.
Les DP de l'UGICT/CGT demandent que les stagiaires n'aient pas à suivre à nouveau cette formation et que celle-ci soit créditée d'office.
Réponse :
"Le rapprochement informatique automatisé entre SAP et les services de production n'est pas envisageable pour des raisons économiques.
En revanche, nous nous rapprochons des services de production pour étudier la faisabilité d'un traitement manuel."
Les DP de l'UGICT/CGT demandent si le traitement manuel est possible.

Réponse :
A ce stade, le traitement manuel nécessiterait des ressources humaines dont l'Entreprise ne dispose pas. En l'état, ce traitement manuel est impossible.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 77 GEN PERMANENT BAG TAG reprise 15 02 61

A l'instar des passagers qui auront un permanent bag tag présenté dans l'Accent de Déc 2014/ jan 2015 page 14/15, les DP de l'UGICT/CGT demandent que les bagages des PN soient dotés d'un permanent bag tag afin que les bagages peq ne soient plus perdus.
Réponse : Cette demande a été soumise au service concerné. A ce stade, nous sommes en attente des retours de la phase test.
Les DP de l'UGICT/CGT demandent quels sont les retours de la phase test.
Réponse :
Nous sommes en attente de la réponse du service concerné

Les DP de l'UGICT/CGT demandent la réponse du service concerné.

Réponse :
Il s'avère que ce sujet est transverse S1 et que toute demande de modification relève du périmètre intersyndical à porter au niveau de la DGE en charge des procédures S1 process bagage.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 79 ACCORD COLLECTIF

reprise 15 02 85, N° 15 01 25 BIS, N° 14 12 25
Les DP de l'UGICT CGT demandent la mise à disposition d'exemplaires de l'Accord Collectif en cours en salle réserve.
Réponse :
L'Accord Collectif est disponible sous IPN dans la base RH PN.

Les DP de l'UGICT/CGT font remarquer que la Direction ne répond pas à la question posée.
Les DP de l'UGICT CGT demandent à nouveau la mise à disposition d'exemplaires de l'Accord Collectif en cours en salle réserve étant donné qu'il n'y a pas d'ordinateurs en salle réserve.
Réponse :
La réponse est maintenue. De multiples endroits au sein de la Cité PN permettent une consultation H24, 7/7 de l'Accord Collectif. Il n'est pas prévu, pour des raisons de coûts notamment, de doter la salle réserve, d'une version papier.
Les DP de l'UGICT/CGT demandent que 2 exemplaires de l'accord collectif soient mis à disposition des pnc en salle réserve à Roissy, un à Orly et un exemplaire du décret dans chaque base province. Ceux-ci pourraient être confiés à l'huissier et prêtés sur demande puis restitués...d'où un coût quasi nul.

Réponse :
La réponse initiale est maintenue

Les DP de l'UGICT/CGT s'étonnent du maintien de la réponse car la question a changé.
Les DP de l'UGICT/CGT demandent l'étude de cette possibilité et une réponse motivée à leur réclamation, à savoir : Les DP de l'UGICT/CGT demandent que 2 exemplaires de l'accord collectif soient mis à disposition des pnc en salle réserve à Roissy, un à Orly et un exemplaire du décret dans chaque base province. Ceux-ci pourraient être confiés à l'huissier et prêtés sur demande puis restitués...d'où un coût quasi nul.

Réponse :
La réponse de l'Entreprise est maintenue, pour des raisons de coûts. Il n'est pas prévu que l'huissier se charge de cette tâche supplémentaire.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 83 reprise 15 02 145 CRAVATES PNC P

Plusieurs stewards référents P préfèreraient avoir des cravates avec clip, or on ne leur a fournit que des cravates à nouer.

Les DP de l'UGICT CGT demandent que des cravates clips soient fournies aux stewards référents P, ceci serait beaucoup plus rapide à changer lorsque les référents P changent de classe, quittent l'avion ou font l'embarquement.
Réponse :
Une étude est en cours sur ce sujet afin de coordonner cet accessoire avec le PS dédié au salon La Première.
Au vu du nombre croissant d'actes violents à bord, la cravate à nouer étant potentiellement un accessoire de strangulation, les DP UGICT CGT demandent où en est l'étude de coordination des cravates PN-PS ?

Réponse :
L'étude conduite sur les cravates à clip est transverse au sein de l'entreprise et toujours en cours.
Elle n'a pas encore apporté de réponse à cette question.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 85 carte 5 à sec

Les DP de l'UGICT CGT souhaitent savoir comment doit procéder un pnc du groupe 32, dont tous les vols sont au départ d'ORY et qui ne peux donc pas utiliser les services SÉQUOIA de Roissy. C'est le cas de nombreux pnc.
Ce pnc demande donc la carte 5 à sec et, grande surprise, n'a pas de pressing homologué dans sa région.
c'est le parcours-mail du combattant qui commence: explication de la requête,...après une dizaine de mail via le "pseudo service" en charge de ce problème, la solution miracle proposée est un pressing à 27 km du domicile...ce alors que la prestigieuse cité de Lannion, ville de 20000 habitant, connue pour ses nombreux pressing de qualité est, elle, à 10 km de chez le pnc.
Après cette piètre solution, même si l'on attend pas de l'eau changée en vin des services AF, c'est silence radio, plus aucune réponse de ce service, aucun n° de téléphone pour les avoir en direct.
Les DP UGICT demandent qu'une indemnité de nettoyage correspondante au nombre de points de la carte soit versée aux PNC à qui aucune solution rationnelle et pratique ne peut être proposée.
Les DP UGICT demandent qu'enfin une ligne téléphonique et des salariés soient dédiés à la résolution de ces problèmes plus que récurrents.
Les DP UGICT demandent qu'un pressing de Lannion soit homologué par AF dans les délais les plus brefs.

Réponse :
Nous n'avons pas de cas identique à celui présenté. Le cas connu de l'Entreprise est un PNC effectuant ponctuellement des vols au départ d'Orly (1 vol sur les 2 réalisés en février et 1 sur les 3 réalisés en mars). Le choix de ce PNC de résider en province relève d'une décision personnelle. Il n'appartient pas à l'Entreprise de pallier les contraintes liées à ce choix individuel. Cependant, l'Entreprise a tenté de négocier avec des commerçants locaux pour envisager la mise en place d'un dépôt relais, mais cette négociation n'a pas été reçue favorablement par les commerçants qui ne souhaitent pas mettre en place une antenne (frais de gestion, de suivi, de traitement) pour une personne. Ce PNC peut disposer d'une carte SEQUOIA s'il la souhaite. En conséquence, il ne sera répondu favorablement ni à la demande d'indemnité de nettoyage ni à la demande d'homologation d'un pressing à Lannion pour répondre à une demande individuelle. Les PNC disposent d'une adresse mail pour contacter ce service si besoin. Les messages sont traités et une réponse est apportée. L'Entreprise n'a pas connaissance de dysfonctionnements majeurs et/ou récurrents avec ce mode de communication. Il ne sera donc pas répondu favorablement à la demande de mise en place d'une ligne téléphonique.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 89 REGLE DE SURCLASSEMENT EN MISE EN PLACE

Un équipage était en mise en place (16 PNC, pas de PNT), sur le vol AF 116 du 25/02/2015 CDG-PVG, décollage à 23h20. Cet équipage n'avait que 24h00 sur place à PVG. Le responsable de l'embarquement n'a apparemment pas respecté la règle concernant le sur classement de l'équipage par ancienneté dans le grade.
A l'issue du sur classement, l'équipage a été surclassé en J et W et une hôtesse s'est retrouvée en ECO (Y), parce qu'il n'y avait plus de places. Or cette hôtesse n'était pas la plus jeune sur la liste équipage. Les deux classes (J et W), étant complètes Mme X était contrainte d'effectuer cette mise en place en Y (temps de vol pour PVG = 11 h 15 de vol prévu).
C'est par gentillesse que la plus jeune hôtesse de l'équipage (en W), a proposé à Mme X d'échanger leur place. Mme X a pu effectuer le voyage en W (alors qu'elle avait vocation à être en J), par contre cette jeune hôtesse a effectué le vol en Y.

Les DP de l'UGICT/CGT PNC demandent qu'un rappel soit fait pour que l'ancienneté dans le grade soit respectée par la personne responsable de l'embarquement et demandent du RADD pour Mme X qui aurait dû être en J (au lieu d'être en Y), ainsi que du RADD pour la jeune hôtesse qui a gentiment échangé sa place de W à Y avec Mme X.

Réponse :
Un rappel sera fait auprès des services enregistrement / embarquement de CDG.
Les conditions de voyage sont conformes aux règles de MEP PNC et ne donnent pas droit à du RADD.
Pour info texte de la PAM MEP PNC
11.2.4.3 Priorité accès avion - Surclassement
Les passagers S1 sont traités par ordre croissant du code priorité embarquement :
1. S1 prioritaires réservés avec code embarquement 01
2. S1 en transit
3. S1 réservés avec code embarquement de 02 à 99 (PNC code 65)
4. S1 sans réservation sur le vol (go show).
A code priorité identique, l'ordre d'acceptation est fonction de l'ancienneté puis de l'ordre chronologique d'enregistrement.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 91 E learning

Les DP UGICT CGT demandent qu'apparaisse sur le TDS le thème du e-learning programmé.

Réponse :
La thématique du e-learning est disponible sur la plateforme e-learning de chaque PNC. La programmation du e-learning informe le PNC qu'une période de temps a été créée sur son planning pour réaliser son parcours, mais il s'agit d'une programmation générique et non d'une programmation thématique. Pour cette raison, il ne sera pas répondu favorablement à la demande exprimée.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 93 E-score

Les DP UGICT demandent quelles analyses des e-scores ont eu lieu ou sont en cours?
Les DP UGICT demandent à connaitre ses retours et analyses.

Réponse :
Les analyses sont mensuelles et portent sur le niveau de satisfaction des clients. Les retours sont fournis sur IPN / page client.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 97 Personne politique

Les DP UGICT CGT demandent si Mr X bénéficie d'un statut ou d'une dérogation spécial(e) lorsqu'il embarque à bord des avions AF?

Réponse :
Si une information spécifique doit être portée à la connaissance de l'équipage concernant une personne en particulier cela sera fait.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 99 early bird BLQ

Les DP UGICT CGT signalent la piètre qualité et la quantité insuffisante du pdj early bird de l'hotel de BLQ.
Les DP UGICT CGT demandent qu'une amélioration significative de la qualité et de la quantité de nourriture soit apportée à ce pdj matinal.

Réponse :
L'Entreprise prend en compte les informations rapportées et s'est rapprochée de l'hôtelier afin de mener les actions correctives appropriées.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 113 crédit pdj

Les DP UGICT cgt demandent le retour systématique aux crédits pdj dans toutes les escales, ce afin que les pnc puissent prendre le repos dont ils ont besoin, conformément aux principes du manex A système de management de la sécurité 1.6 "le management est responsable de ...fournir aux équipages les opportunités adéquates permettant un sommeil récupérateur suffisant entre 2 périodes de travail."

Réponse :
Lors des négociations avec les hôteliers, ce point est systématiquement porté à leur connaissance, comme cela est mentionné dans l'article 2.6 de la PGK Hébergement.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 115 PAC et E learning

La protection avant courrier étant un repos dû aux pnc, les DP UGICT CGT demandent que les dispersion e-learning ne soient pas positionnées sur les PAC conformément aux principes du manex A système de management de la sécurité 1.6 "le management est responsable de ...fournir aux équipages les opportunités adéquates permettant un sommeil récupérateur suffisant entre 2 périodes de travail."

Réponse :
Cette programmation est conforme car le protocole Transform 2015 précise que 4h de programmation sont possibles entre 7h30 et 18h, dès lors que ces 4H sont libres de toute autre programmation. Le texte de référence sur lequel l'Entreprise s'appuie est le protocole de sortie de crise du 15 novembre 2013, Annexe 1 Règles d'utilisation du PNC : Régime d'emploi long courrier pages 5-6 paragraphe 4, dont un extrait est mentionné ci-dessous.

4. **E-learning sur Protection Avant Courrier** (article 10 chapitre F)

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 121 dossier professionnel

Reprise QUESTION UGICT CGT N° 15 02 87

cité demandent que conformément au manex A
Les DP UGICT CGT demandent si une lettre rapportant des informations sur le comportement d'un PNC peut se trouver dans son dossier professionnel sans que celui ou celle-ci en ait au préalable été averti par le rédacteur, ceci conformément au manex A page 01.01.05 paragraphe « taches et responsabilités des autres membres d'équipage » ?

Réponse :
Afin d'apporter une réponse motivée, nous vous demandons de nous communiquer l'identité du PNC concerné. Pour information, vous retrouverez en annexe un extrait du Manex A, 01.01.05 TACHES ET RESPONSABILITES DES AUTRES MEMBRES D'EQUIPAGE.

Les DP UGICT CGT ne comprennent pas la réponse de la direction.
Si d'après la direction l'article du manex A page 01.01.05 paragraphe « taches et responsabilités des autres membres d'équipage » n'est pas applicable dans toutes les situations,
les DP UGICT CGT demandent quelles sont pour l'entreprise, les situations dans lesquelles il ne le serait pas?

Réponse :
L'entreprise maintient sa réponse.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 123 PAM 11/ S1 / sur classement

Les DP UGICT CGT demandent des précisions sur la PAM11:
sous quelles conditions est possible le sur classement en Première classe LC d'un agent en S1, s'il est pilote? s'il est PNC?

Réponse :
Seuls les PNT en mise en place ont une vocation au surclassement en cabine Première.

QUESTION CFTC N° 15 03 01 PIF Orly

Les DP CFTC demandent qu'un emplacement approprié respectant la vie privée soit trouvé lors de l'ouverture pour inspection des bagages PN au PIF d'Orly et que les agents mettent des gants (pour des raisons d'hygiène).

Réponse :
Le Règlement Européen ne requiert ni la mise en place d'un emplacement approprié ni le port de gants. Cependant, l'Entreprise a soumis au prestataire ces demandes.

QUESTION CFTC N° 15 03 02 Restriction médicale

Depuis quelques mois les PNC ayant une restriction médicale en suivi sont placés de réserve en remplacement de leurs vols programmés.
Les DP CFTC s'insurgent contre cette pratique et rappelle que ces PNC ne sont pas absents et ne doivent donc pas subir la procédure correspondant à une absence de leur fait.
Celle devant s'appliquer figurant pour nous au 10.9 page 233 car c'est bien le médecin d'Air France qui prononce la restriction.

Réponse :
Le paragraphe 10.9 traite de la reconstruction du TDS suite à une annulation, modification d'une rotation du fait de l'Entreprise, ou un retard au retour d'un courrier. La reconstruction du TDS suite à une restriction médicale ne fait pas partie de ces dispositions.

QUESTION CFTC N° 15 03 05 Reprise

Les DP CFTC demandent la réponse à cette question.
QUESTION CFTC N° 15 02 20 RADD

Précision question 05 02 12 RADD
Les bases provinces n'étant pas concernées par l'ACG, pourquoi les RADD ne sont-ils pas payés comme sur le LC?

Réponse :
La réponse est en attente.

Réponse :
Le traitement des RADD est conforme à la Note de Direction.

QUESTION CFTC N° 15 03 10 OTRIVEN

Les DP CFTC demandent si le médicament Otriven présent dans la trousse 1er secours peut être donné aux Pax, sachant qu'il ne s'obtient que sur ordonnance.

Réponse :
Un décongestionnant nasal doit figurer dans la TPS (texte EASA).
L'otriven non commercialisé en France bénéficie d'une autorisation européenne est en vente libre sans ordonnance dans de nombreux européens.

QUESTION CFTC N° 15 03 12 Voucher repas escale

Les DP CFTC demandent que soit rappelé les règles d'attribution des vouchers repas lors des standby long en escale. Voir RDV du vol 6228 du 17/03.

Réponse :
Les règles d'attribution des vouchers ont été rappelées.

QUESTION CFTC N° 15 03 14 Recalage vol

Les DP CFTC demandent sur quel texte s'appuie le CDB pour pouvoir prétendre maintenir à l'heure initiale le vol 6155 du 2/03 malgré le SMS de recalage envoyé à l'ensemble des PNC.
Si ce vol est bien parti à l'horaire recalé, le CDB a affirmé à l'équipage qu'en cas de changement d'équipage PNT et présence des PNC, le vol peut partir à l'heure initialement prévue. (En désaccord avec le CCO)

Réponse :
Le Commandant de Bord est seul délégataire de la Direction Générale pour l'exécution de la mission (cf Manex A). A ce titre, il prend toutes les décisions qu'il estime nécessaires pour mener à bien la mission qui lui a été confiée.

AUTORITE, TACHES ET RESPONSABILITES DU COMMANDANT DE BORD
Le CDB est seul délégataire de la Direction Générale pour l'exécution du vol qui lui est confié dès le début de son temps de service de vol et jusqu'à ce qu'il quitte l'avion à la fin du vol.

QUESTION CFTC N° 15 03 15 Surclassement déclassé

Les DP CFTC souhaiteraient savoir ou en est le dossier de Mme X. Cette PNC a utilisé son billet R1 médaille du travail le 06 novembre 2013 sur le vol AF 463. (Résa 7Y7WLV R1 et 4V23ZL R1)
Surclassés avec son mari par l'escale, la CCP et l'OPL du vol lui ont demandé de se placer à l'arrière de l'avion pour libérer les deux places business pour d'autres GP !! (Bien sur ce changement de place n'apparaissait pas sur la PIL). Ce dossier a déjà été présenté à la direction des facilités de transports et celle ci n'a donné aucune suite a ce jour, d'ou la date du vol.
Les DP CFTC demandent à l'entreprise de faire bénéficier Madame X d'un billet R1 gratuit pour elle et son époux en dédommagement.

Réponse :
Le vol date de 2013. L'Entreprise va se rapprocher des PN qui ont pris cette décision. Lors que ces informations lui auront été communiquées, la DVPI sera informée et prendra en charge le traitement du dossier.

QUESTION CFTC N° 15 03 16 Taxi CDG

Les DP CFTC demandent que les taxis prévus pour le retour des PNC sur leurs bases d'affectation après un déclenchement de réserve sur vols hors bases soient ponctuels. Il est en effet inacceptable que les PNC soient obligés d'attendre parfois plus d'une demie heure après des levers tôt ou des TSV longs (ou les deux).
En cas de retard du taxi de plus de 15mn les DP CFTC demandent que le TSV soit prolongé du délai d'attente.
Ex : RDV du vol AF1025 du 13/03 de Mme X.

Réponse :
Ces informations ont été remontées aux différents interlocuteurs en charge (prestataire et service interne), et il a été convenu de suivre ces dysfonctionnements, ponctuels. Il ne sera pas répondu favorablement à la demande de prolongation du TSV, dont la définition est précisée dans l'ACG, chapitre G §1.

QUESTION UNAC N° 15 03 05 SURCLASSEMENT GP

Les délégués du personnel UNAC demandent pour quelles raisons la procedure de surclassement des GP n'a pas été respectee sur le vol AF1062 - 06/02/2015 - CDG/ARN
1 R2 et 1N2 ont été surclasseìs en premium eco et 1 R1 est resté en classe eco.

Réponse :
La notion de surclassement est effective lors du passage d'un client de Y à C.
Dans le cas présent, la cliente en R1 avec son bébé, se sont enregistrés via WEB à 13h19 avec une attribution de siège au 23A, cabine Y. Les clients PAD (1 N2 et 2 R2) enregistrés en liste d'attente ont été confirmés en cabine Y, mais en cabine de service Premium Eco (S), à la clôture de l'enregistrement conformément au tarif acquitté. Il n'y a donc pas eu de surclassement GP, mais ce qui s'appelle communément un "surcabinage", ce qui ne constitue pas une non-conformité.

QUESTION UNAC N° 15 03 07 ACCORD TRANSFORM

Les délégués du personnel UNAC demandent de quelle manière est calculée la diminution de 20% (cf accord Transform page 9) des points pour l'obtention de nouveaux uniformes sur exemple d' un PNC 100% pour la campagne gismau 2015.
Les délégués du personnel demandent le nombre de points pour un PNC 100% en 2013 et le nombre de points pour le même PNC 100% en 2015.

Réponse :
"Conformément aux accords, le quota de points attribués en 2012 a subi une réduction de 20% en 2013.
Une année blanche est actée en 2014.
Un quota de points attribué en 2015 identique à celui alloué en 2013".

		pts 2009	-20%	pts 2010	-10%	pts 2012	2013	2014	2015
							-20%		
513	STEWARD 100%/92%	265	55	210	20	190	150	0	150

QUESTION UNAC N° 15 03 12 CABIN PAD

Les délégués du personnel UNAC demandent quel délai acceptable est prévu contractuellement pour remplacer un Cabin Pad une fois que toutes les formalités ont été effectuées.

Réponse :
Le délai est d'environ 10 à 15 jours si le dossier est complet.

QUESTION UNAC N° 15 03 13 DOCUMENTATION POUR STAGE

Un CCP se fait voler son cabin pad le 3 mars, le CRIM complet est déposé le 4 mars, il est traité le 6 mars. Le pnc est alors informé qu'un rendez-vous lui sera proposé pour remise d'un nouvel i-pad dans les 15 jours.
Ce PNC est en N + CA du 11 au 31 mars et a un MDC généralités début avril.

Sachant que la banque ne prête de cabin pad que pour le jour du stage et que le kiosque refuse de donner un exemplaire papier pour un stage ayant lieu après le 31 mars, les Délégués du Personnel UNAC demandent comment le pnc peut préparer son stage généralités.
Ce concours de circonstances pouvant se reproduire à n'importe quel moment, les Délégués du Personnel UNAC demandent que des exemplaires papier restent à disposition des PNC au kiosque sans limitation de temps.

Réponse :
La situation décrite (programmation d'un stage réglementaire dans les 15 jours suivant un vol de CabinPAD) étant exceptionnelle, nous invitons le CC/P concerné à se rapprocher de son secteur de vol qui fera le nécessaire pour autoriser l'octroi d'un référentiel papier auprès du Kiosque.

QUESTION UNAC N° 15 03 20 TROUSSE MEDICALE URGENCE LC

Les médecins qui sont intervenus sur l'AF 474 du 28/02/2015 CDG/PTY ont fait part au CCP des constatations suivantes : le stéthoscope est difficilement utilisable en vol à cause des vibrations de l'avion, le tensiomètre s'arrête inopinément cela pouvant être dû au fait que les piles restent à l'intérieur de l'appareil dont l'utilisation n'est pas fréquente. Les délégués du personnel UNAC n'ayant pas fait médecine, demandent au service adéquat si ce rex peut amener à une évolution du matériel embarqué.

Réponse :
Le contenu de nos trousses médicales respecte la réglementation en vigueur, les recommandations du moment qui peuvent évoluer, et enfin les retours d'expérience repris régulièrement avec le SAMU de Paris.
L'utilisation du stéthoscope reste parfois difficile en raison du bruit ambiant de la cabine.
Le fonctionnement du tensiomètre électronique est systématiquement vérifié par le prestataire qui assure le conditionnement des TMU après utilisation ou péremption d'un médicament nécessitant son renouvellement.

QUESTION UNAC N° 15 03 21 FIEVRE JAUNE ORLY

Pour aller à Cayenne, il est demandé d'avoir le vaccin de la fièvre jaune à jour. Il peut y avoir des contrôles à l'arrivée. Ce vol se faisant au départ d'Orly, les délégués du personnel UNAC demandent à ce que ce vaccin soit disponible sur la plate forme d'Orly.

Réponse :
La vaccination contre la fièvre jaune ne peut être réalisée que dans un centre de vaccination antiamarile agréé par l'agence régionale de santé de la région considérée. Le Service de Santé au Travail de Paray Vieille Poste ne répond pas à cette exigence réglementaire. Par ailleurs, la primo vaccination doit se faire au moins 10 jours avant un vol à risque.
Le rappel se fait à n'importe quel moment, sauf le jour du vol .Pour info, le SMU ADP d'Orly est habilité à effectuer la vaccination antiamarile.

QUESTION UNAC N° 15 03 26 CODIFICATION DE LA MATERNITÉ

Les délégués du personnel UNAC demandent à l'entreprise de modifier la codification des hôtesses en maternité dans le cadre du respect de la vie privée. En effet, dès qu'elles déclarent leur maternité, la mention "maternité" apparaît sous crew, et cette information est accessible à tous leurs PNC associés, bien avant que l'hôtesse n'ait annoncée cette nouvelle à ses connaissances, puisque généralement, il est préférable d'attendre le 3ème mois de grossesse pour être certain de la mener à son terme. C'est pourquoi les délégués du personnel UNAC suggèrent à l'entreprise de remplacer "maternité" par "inaptitude temporaire".

Réponse :
Ce changement de codification entraîne, pour les services qui ont besoin de cette information (Carrières , Gestion, Production...), des complications de traitement qui ne sont pas favorables au PNC. En revanche, il appartient au PNC de définir, modifier les autorisations d'accès à son propre planning afin de diffuser - ou pas - aux personnes qu'elle souhaite cette information, et de choisir également le moment approprié pour la diffuser. Pour rappel, la possibilité de donner la lisibilité de son planning à une tierce personne relève du choix unique et souverain de la PNC concernée. Considérant l'ensemble de ces éléments, il ne sera pas répondu favorablement à cette demande.

QUESTION UNAC N° 15 03 30 e-learning Sûreté 2G

Le problème de l'accès à la formation e-sûreté entre le 01 et le 12/01/2015 a, semble-t-il, été résolu pour les PNC impactés. Néanmoins, au sein de cette instance, les organisations professionnelles ont porté réclamation sur l'iniquité existant entre un PNC qui aurait une dispersion e-learning en début de mois M et en autre en fin de mois M.
Si l'on prend pour référence le Mémo PNC 14.061 du 22/12/2014, le PNC a le mois en cours pour valider cette formation sur la dispersion e -learning sauf si celle-ci était utilisée par la production. La compagnie a mis en place

un coordinateur et analyse les REX. Les délégués du personnel UNAC demandent qu'au lieu d'une butée fixe, et au titre de l'équité entre chacun, chaque PNC ait le même nombre X de mois pour valider son parcours lorsqu'il a cette dispersion spécifique sur son TDS.

Réponse :
L'échéance réglementaire est à deux ans. Nous ferons les rappels en temps et en heure pour les PNC qui n'auraient pas fait leur e-learning.
Pour la prochaine session nous étudierons cette proposition qui a le mérite de donner le même temps "post dispersion" à tous les PNC.

QUESTION UNAC N° 15 03 31 e-learning Sureté 3

La compagnie a répondu début mars que 4900 PNC avaient validé leur parcours e-sûreté. Les délégués du personnel UNAC demandent le nombre de dispersions qui ont été programmées pour cette formation depuis début janvier 2015.

Réponse :
Janvier : 3126
Février : 2121
Mars : 1671
Total : 6918

QUESTION UNAC N° 15 03 32 e-learning Sûreté 4

Quelques ratés dans la mise en oeuvre de l'e-learning sûreté ainsi que des post sur certains forums ou sites ont influencé quelques PNC qui, de ce fait, n'ont pas suivi leur parcours e-learning sûreté dans les temps imposés par le Mémo 14.161. Les délégués du personnel UNAC demandent qu'une seconde opportunité soit donnée à ces PNC qui sont certainement identifiés par les services de la compagnie.

Réponse :
Effectivement il y a eu des ratés dans le démarrage de cette formation et nous avons essayé de remettre les choses en ordre au plus vite.
Pour les PNC qui n'ont pas pu faire leur parcours dans les temps, nous travaillons tout à fait dans cet esprit.
L'échéance réglementaire est à fin 2016 pour cette session, et le PNC a cet espace temps pour terminer son parcours et y revenir en tant que de besoin.

QUESTION UNAC N° 15 03 33 Cabin pad mode d'emploi

A la session de février, les délégués du personnel UNAC avaient fait remarquer la présence au Livret des Services d'un chapitre inutile sur l'Ordi. Les délégués du personnel UNAC ont trouvé le chapitre sur le Cabin Pad dans le Fascicule Lignes Généralités chapitre 6 ' Informations PNC' d'octobre 2014. Les délégués du personnel UNAC ne se prononceront pas sur la pertinence de ce chapitre dans tel ou tel document. Les délégués du personnel UNAC demandent si ce Fascicule Lignes est toujours en format Papier dans la doc de bord. Dans la négative, les délégués du personnel UNAC proposent que ces 2 pages traitant du Cabin Pad figurent dans l'application Media Lib.

Réponse :
Il est prévu d'intégrer l'intégralité du Fascicules Lignes dans Media Lib. Cet item fait partie du projet de Rationalisation de la documentation PNC.

QUESTION UNAC N° 15 03 43 PERTE / VOL / PANNE TELEPHONE PORTABLE AF

Les DP UNAC demandent quel est le service à contacter dans le cas d'un téléphone PNC perdu, volé ou défectueux.

Réponse :
Le service à contacter est l'accueil de la division du PNc concerné (cf IPN>Côté Pratique> Grille tarifaire/informations pratiques sur la téléphonie > Informations pratiques (onglet à droite).

=> en cas de perte, de vol ou de renouvellement mobile :
auprès du secrétariat de votre division (PNT)
auprès de l'accueil de votre division (PNC)

QUESTION UNAC N° 15 03 44 PERTE / VOL / PANNE TELEPHONE PORTABLE AF BIS

Les DP UNAC demandent quelle est la procédure de remplacement dans le cas d'un téléphone PNC perdu, volé ou défectueux.

Réponse :
Lors de la perte ou vol d'un téléphone:
1 - contacter Orange (contact 706 (ou 0825000706 par téléphone fixe) pour la suspension de ligne afin d'éviter un quelconque débord de facturation
2 - effectuer une déclaration de perte ou vol auprès de son commissariat ou à CDG / ORY auprès de la GTA (Gendarmerie du Transport Aérien)
3 - Si l'utilisateur disposait d'une assurance contractée auprès d'Orange, appeler le 706 pour voir les modalités de remboursement du téléphone

Si vous êtes éligible au renouvellement de téléphone avec subvention, vous pouvez en recommander un, selon la grille des terminaux.
Si non éligible, achat d'un téléphone au plein tarif

Lors du constat d'un téléphone défectueux
Votre téléphone est sous garantie (24 mois sauf Iphone sous garantie 12 mois)
1 - contacter le SAV Orange (706 choix 2) pour ouvrir un dossier
2- Orange va procéder à un échange standard de votre téléphone défectueux sous 24/48H.
A domicile avec livraison du téléphone standard et prise du téléphone défectueux.

Si hors garantie, proposition d'un devis de réparation par Orange .
Si acceptation du devis par l'utilisateur ==> réparation.
Si non acceptation ==> l'utilisateur se rachète un autre téléphone (en ayant l'éligibilité, téléphone subventionné selon tarif grille des terminaux. Si non éligible , téléphone plein tarif)

Pour commander UNIQUEMENT une nouvelle carte SIM, le PNC passe à l'accueil de sa division de vol.

QUESTION UNAC N° 15 03 45 BEPN / TRAITEMENT DE FAVEUR

Les délégués du personnel UNAC ne tolèrent pas la différence de traitement au BEPN entre les PNC et les PNCadres de l'état major, ces dernier s'octroyant le droit de porter des chaussures à leur convenance alors que les PNC sont débarqués du stage avec retrait de 1/30ème sans autre avertissement.
Lors du stage SGP557A du 02/03/15, il aura fallu l'intervention d'un DP (Mme Y) pour faire rectifier cette injustice.
Le cadre concerné (Mme x) ne semblait pas comprendre et ne trouvait rien à redire à ses chaussures type clark, semelle de crêpe à talon compensé (ni le formateur d'ailleurs, auprès duquel il aura fallu insister) alors qu'il est formellement stipulé dans les mémos PN, y compris celui concernant le Référentiel SST p5 "chaussures de sport".
Il est à noter que Mme x aura eu le temps d'aller chercher ses chaussures de sport lors de la présence en maquette, alors qu'un PNC aurait été remercié et sanctionné par le retrait de 1/30ème,et ayant pour conséquence la reprogrammation de stage, la déstabilisation de planning ….

Les délégués du personnel UNAC demandent à l'Entreprise de faire un rappel sur l'équité de traitement qui doit prévaloir entre les PNC, conformément à la Charte du Management de la Prévention pour la Sécurité au travail signée par les membres du Comité Exécutif d'Airfrance en novembre 2005.

Réponse :
Les règles de port de la tenue au CESSPN sont obligatoires pour tous les PNC quel que soit le niveau hiérarchique. Un rappel à l'intéressée sera fait.

QUESTION UNAC N° 15 03 48 PARKING NON CONFORME

Les délégués du personnel UNAC demandent que pour le respect de la ponctualité si chère à l'entreprise, il soit précisé quel outil fait référence pour l'information du parking avion?

Réponse :
L'application "TVM" présente sur l'ensemble des postes informatiques du circuit départ (Salle PCV et Salle de briefings) est la référence.

QUESTION UNAC N° 15 03 54 CARNET D'ANNONCE

Les délégués du personnel UNAC demandent pour quelles raisons le format du carnet d'annonce de prêt, trop grand et trop lourd, n'est pas conforme à celui alloué habituellement ?

Réponse :
Comme expliqué en page de garde, le format utilisé pendant 1 mois permettait la réalisation d'un test support par les utilisateurs en live.
Ce test prend fin prochainement.
Nous communiquerons après analyse les résultats de ce test.

QUESTION UNAC N° 15 03 55 LISTE S1

AF 958 CDG/DLA du 14/03/15
Les délégués du personnel UNAC demandent à l'entreprise pour quelles raisons les PNC en S1 n'apparaissent pas sur la liste PEQ à l'intar de la liste Chloé pour que le CCP et le PNT puissent avoir l'information en amont, ne soient pas obligés de noter cette liste manuellement, afin de pouvoir identifier si ces PNC sont à bord ou raccrochent l'équipage à l'escale.

Réponse :
Cette question demande investigation. Une réponse sera fournie ultérieurement.

QUESTION UNAC N° 15 03 56 BAGAGE SOUTE S1/ Pointage

AF 958 CDG/DLA du 14/03/15
Les délégués du personnel UNAC demandent pour quelle raison un PNC S1 s'est vu refusé son bagage soute, le PS invoquant le délai maxi à H-1h30 alors que le pointage cité est également à H-1h30. A moins de se téléporter, les délégués du personnel UNAC demandent à l'entreprise des précisions sur la procédure à suivre.

Réponse :
Cette question demande investigation. Une réponse sera fournie ultérieurement.

QUESTION UNAC N° 15 03 57 DOSSIER DE VOL

AF 958 CDG/DLA du 14/03/15
Les délégués du personnel UNAC demandent à l'entreprise quel est l'intérêt du Cabinpad alors que le dossier de vol fait à lui seul 209 pages sans compter les fiches récap, sécurité, sûreté du vol retour en 77W iso 772 à l'aller. Les délégués du personnel UNAC demandent à l'entreprise de trouver une solution à cette incohérence (poids transporté/ impression à outrance/ coût).

Réponse :
Le dossier de vol est présent dans le CabinPad depuis fin 2014. Le maintien en double du dossier de vol papier a permis de vérifier le bon fonctionnement de cette fonction. L'attrition progressive du dossier papier va donc pouvoir être organisée.

QUESTION UNAC N° 15 03 58 DOSSIER DE VOL 2

AF 958 CDG/DLA du 14/03/15
Les délégués du personnel UNAC demandent à l'entreprise pour quelle raison le dossier de vol, en plus de faire 209 pages était classé dans le désordre.

Réponse :
Le nombre d'informations présentes dans le dossier a généré une erreur de format du sommaire et donc d'impression du dossier de vol. Les auteurs des informations ont été contactés pour rationaliser les informations concernées.

QUESTION UNAC N° 15 03 63 REPRISE REPAS ET ENCAS PEQ

Suite à la réponse à la question UNAC 15 02 58, les délégués du personnel UNAC demandent à l'entreprise de répondre à la question.
QUESTION UNAC 15 02 58 REPRISE REPAS ET ENCAS PEQ
Suite à la réponse à la question UNAC 15 01 29, les délégués du personnel UNAC demandent à l'entreprise si les prestations PAX prévues en C et S sont également non transférables d'un appareil à un autre et si les clients de l'AF1712 et de l'AF1713 ont dû également se passer de prestations au nom de la sacro sainte sécurité alimentaire.
QUESTION UNAC N° 15 01 29 REPAS ET ENCAS PEQ
Sur la rotation CBR39214 du 11/01/15, il était prévu d'avoir des repas PNC pour le midi et lesoir ainsi que des encas. Les délégués du personnel demandent pourquoi les encas et repas du soir
n'ont pas été chargés? Les délégués du personnel demandent ce que l'entreprise met en place pour que ce manquement ne se reproduise pas et que ses personnels puissent subvenir à leurs besoins primaires.
Réponse :
L'origine du dysfonctionnement a été identifiée. Le traiteur a bien reçu une commande pourcharger des SH + ED pour AF1713, chargé sur le vol AF1712 départ Paris. Or, il y a eu un changement d'avion non prévu. L'avion qui assurait l'AF1712, immat FGUGR, a été remplacé par immat FGUGD. Une fois chargées, les prestations ne sont pas transférables sur un autre appareil, dans le cadre de la sécurité alimentaire. Lors du changement d'avion, à CDG, escale hôtelière, l'équipage aurait procédé à une commande hors plan pour ajuster le plan de prestation retour.
ROTATION PNC
AF1712 110115 CDG 1340 LIN 1510 18 .
AF1713 110115 LIN 1610 CDG 1740 18 .
AF1610 110115 CDG 1955 * HAM 2125 18 0430.
AF1511 120115 HAM 1640 * CDG 1815 19 0135.
PLAN PRESTATION PNC
01 110115 AF 1712 SH CDG AF 1712 CDG HAM
01 110115 AF 1713 SH ED CDG AF 1712 CDG HAM RENAISSANCE
Immat avion
VV FRET 1200RE CDG LIN 11JAN15 1344/1358 1505/1509 11JAN15 J 318 AF FGUGD CB
IRG CSE DL 85/02/ 4// / / TYP PRP IMMAT EQ
Commande traiteur :
1440 AF1712 SHS 3C ED 2T 3C AF1713

Réponse :
Après de nouvelles recherches, la réponse initiale comportait une erreur. Selon les informations fournies par le prestataire handling, il n'y aurait eu aucun chargement de prestations pour les vols AF 1712 et 1713. La commande aurait bien été faite mais non suivie d'effet.

QUESTION UNAC N° 15 03 65 REPRISE BAGAGES PEQ

Les délégués du personnel UNAC ne demandent pas un rappel de la procédure qui, visiblement n'est pas fiabilisée mais une mise en place d'un process qui fonctionne.

QUESTION UNAC N° 15 02 38 Proceìdures bagages PEQ

Les deìleìgueìs du personnel UNAC demandent qu' une proceìdure soit mise en place en cas de bagages PEQ non deìposeìs dans le chariot preìvu aì cet effet a l arriveìe d un vol.
En effet de plus en plus souvent des bagages PEQ se retrouvent sur les tapis bagages avec ceux des PAX, obligeant le PN a se rendre au terminal avec les PAX pour reìcupeìrer son bagages sans être assureì de la preìsence de ce dernier . (Cf rdv AF 011 du15/02/15)
Reìponse :
Le RDV et la question ont eìteì transmis afin qu'un rappel de l'application de la proceìdure de gestion des bagages PN soit fait en escale.

Réponse :
La réponse est maintenue. Le risque zéro n'existe pas. Dans le cas mentionné, il s'agit d'une erreur humaine très ponctuelle. Nous n'avons pas de retour démontrant que cette procédure est systématiquement non fiable, ou majoritairement non fiable.

QUESTION UNAC N° 15 03 66 REPRISE CRAVATE P

Suite à la réponse à la question UNAC 15 02 53, les délégués du personnel UNAC demandent à l'entreprise si l'étude de coordination avec le PS dédié au salon La Première a permis de trouver une solution.
QUESTION UNAC N° 15 02 53 REPRISE CRAVATE P

Les délégués du personnel UNAC demandent le résultat de l'étude en cours
QUESTION 15 01 10 CRAVATE P
Les délégués du personnel UNAC demandent que les cravates P rouges soient á clip anti-étranglement au choix comme pour les cravates bleu marine.
Réponse :
Une étude concernant les cravates P à clip rouges est en cours.
Réponse :
L'étude est toujours en cours sur ce sujet afin de coordonner cet accessoire avec le PS dédié au salon La Première.

Réponse :
L'étude conduite sur les cravates à clip est transverse au sein de l'entreprise et toujours en cours.
Elle n'a pas encore apporté de réponse à cette question.

QUESTION UNAC N° 15 03 67 REPRISE PAM/PGK Hébergement

Suite à la réponse à la question UNAC 15 02 32, les délégués du personnel UNAC demandent le calendrier de l'étude dont cette demande fait l'objet.
QUESTION UNAC N° 15 02 32 PAM/PGK hébergement
Les délégués du personnel UNAC demandent que les maîtrises reçoivent les PAM et les PGK hébergement sur leur bibliothèque ipad à l'instar des pilotes.
Réponse :
La demande doit faire l'objet d'une étude.

Réponse :
Les PAM sont déjà consultables en ligne sous IPN, onglet référentiel bibliothèque.
Les PGK hébergements seront également disponibles prochainement sous IPN, onglet RH, chapitre QDP, CR Hébergement Prestations.
Nous étudions la possibilité de les faire figurer sur la bibliothèque du CabinPad.

QUESTION UNAC N° 15 03 68 REPRISE BOITE DOCTEUR ET GLYCEMIE

Suite à la réponse à la question UNAC 15 02 20, les délégués du personnel UNAC demandent à l'entreprise de répondre à la question posée.
QUESTION UNAC N° 15 02 20 BOITE DOCTEUR ET GLYCEMIE

Sur le vol AF 522 du 29/01/2015 CDG/CPT l'équipage utilisera la TMU, un appel médecin sera fait. Se présenteront un urgentiste et un généraliste de nationalité sud africaine. Le médecin utilisera le lecteur de glycémie mais ce lecteur affiche les résultats en français et il n'y a aucune table de correspondance entre les unités anglo-saxonnes et les françaises.
Les délégués du personnel UNAC demandent si la responsabilité de la compagnie pourrait être engagée si le patient victime d'une Hypoglycémie sévère venait à décéder faute de lecture de son taux.
Les délégués du personnel demandent qu'un tableau de correspondance des unités soit présent dans la TMU.

Réponse :
réponse en attente.

Réponse :
Les données du glucomètre suivent les recommandations internationales.
Le SAMU75 est joignable H24 pour apporter une réponse médicale face à une urgence médicale en vol.

QUESTION UNAC N° 15 03 70 REPRISE REPAS PEQ

Suite à la réponse à la question UNAC 15 02 54, les délégués du personnel UNAC demandent à l'entreprise de leur fournir la liste des escales où il est impossible de disposer de prestations autres que des prestations Halal.
QUESTION UNAC N° 15 02 54 REPRISE REPAS PEQ
Les délégués du personnel UNAC demandent à l'entreprise des explications sur l'incohérence de la réponse ci dessous avec la réponse apportée aux questions n° 11 03 52 / n° 11 03 101 / n° 11 04 54 / et 11 05 79.
QUESTION 15 01 35 REPAS PEQ
Suite aux nombreuses remontées de nos collègues des bases provinces, il semble que les prestations PEQ au départ des bases provinces et parisiennes seraient HALLAL. Les délégués du personnel UNAC demandent la liste des escales ou les repas équipages sont HALLAL LC et MC.
Réponse :
Il n'y a pas d'escale où les repas équipage sont Halal LC et MC.

Réponse :
La réponse est rectifiée comme suit : en dehors des escales où il est impossible de disposer de prestations autres que des prestations Halal, il n'y a pas d'escale où les repas équipage sont Halal LC et MC.

Réponse :
A ce jour, seules sont référencées les escales fournissant des repas sans porc car une codification spécifique existe : nous n'avons pas de liste exhaustive des escales ne disposant que de repas Halal, à l'exception de AMM, DXB et RUH...

QUESTION UNAC N° 15 03 73 REPRISE PDV ET ORANGE

Suite à la réponse à la question UNAC 15 02 05, les délégués du personnel UNAC réitèrent leur demande d'édition d'une check list PDV/ORANGE puisque la Direction ne répond pas à la dernière partie de la question.
QUESTION UNAC N° 15 02 05 PDV et ORANGE

Monsieur X a effectué son circulant départ en septembre 2014 et remis sa carte SIM à Madame B à ce moment là. Il avait une option SMS illimités à 2€HT/mois. En dépit de la suppression de la ligne, il continue d'être facturé de cette option. Le service Orange Pro ne veut et ne peut supprimer cette option en argumentant que c'est au gestionnaire AF de le faire. Madame B a bénéficié du PDV et ce retraité PNC ne sait pas vers quel interlocuteur se tourner.

Les délégués du personnel UNAC demandent qu'une solution soit rapidement trouvée pour régler le problème de ce PNC.
D'autre part , l'ère des PDV semblant perdurer, les délégués du personnel UNAC demandent qu'une check list PDV /ORANGE fiable et simple soit éditée.

Réponse :
La demande de résiliation a été faite mi octobre 2014 vers Orange.
La prise en compte s'opère toujours le mois M+1, aussi l'arrêt de la ligne a été effective fin Novembre 2014.
La facture de clôture d'Orange vers Mr X a été faite et transmise mi-décembre 2014. Aucune autre facture n'a été émise depuis.

Réponse :
Nous travaillons à la rédaction d'une check-list qui sera finalisée courant avril 2015.

QUESTION UNAC N° 15 03 76 REPRISE EC PNC JFK

Suite à la réponse à la question UNAC 15 02 15, les délégués du personnel UNAC demandent à l'entreprise de répondre à la question.
QUESTION UNAC N° 15 02 15 EC PNC JFK
Au départ de JFK par l'AF 009 du 08/02 sur le plateau des En cas les deux sandwiches au pain type baguette étaient posés à même le plateau sans aucune protection. Le superviseur catering a convenu que cela n'était pas conforme. Les délégués du personnel UNAC demandent si les rappels ont été suivis d'effet.

Réponse : Réponse en attente.

Réponse :
Les rappels ont été suivis d'effet puisqu'à compter des vols du 1er mars, les finger sandwiches et les sandwiches baguettes seront filmés.

QUESTION UNAC N° 15 03 79 R1

Les délégués du personnel UNAC demandent :
1) Le remboursement d'un R1 pour un parcours JFK - NCE lorsque la compagnie n'a pas la capacité (grève) d'acheminer les GP sur le tronçon Paris NCE.
2) Si ces deniers fournissent les factures, à quelle hauteur seront elles remboursées ?
3) Où peut- on trouver ces barèmes et ces règles ?
4) À qui s' adresser en cas de litige ?

Réponse :
Cette question nécessite une étude, qui est en cours.

QUESTION UNSA N° 15 03 14 JOURNAL DU PNC

Les DP UNSA demandent les coûts de production du journal du PNC ainsi que l'audience de ce dernier depuis son lancement.

Réponse :
Le journal du PNC est à zéro coût: Créé, filmé et monté par les équipes de la communication PNC. L'audimat est bien sûr au rendez-vous dès lors qu'on reconduit un concept.

QUESTION UNSA N° 15 03 15 Remboursement R1

Les DP UNSA demandent le remboursement du billet R1 pris par Mr X sur le vol AF7381 du 16 février 2015. En effet suite au recalage de ce vol, Mr X a souhaité modifier sa réservation mais un BUG informatique sur GPnet l'en a empêché.

Réponse :
La DVPI va demander des traces de la transaction afin de connaître et faire vérifier par l'AMO le dysfonctionnement sur GPNet.
Le salarié doit nous communiquer le moment auquel cette transaction a échoué (jour et plage horaire).

QUESTION UNSA N° 15 03 21 Chambres PNC de réserve

reprise QUESTION UNSA N° 15 02 18 Chambres PNC de réserve
20 chambres individuelles avec lit, chevet et porte-valise sont situées au niveau 2, à l'écart du circuit PN. Elles sont exclusivement destinées aux PNC de réserve et au PN en cours de rotation.
Les DP UNSA demandent combien de PNC ont demandé à en bénéficier pour chaque jour au mois de janvier 2015.
Réponse :
Nous ne disposons pas de suivi journalier. Cependant, une étude sur 6 mois a permis de démontrer un taux d'occupation en adéquation avec la demande exprimée par le PNC, tout en nous permettant de disposer de chambres ponctuellement en fonction des exigences de l'exploitation.

Les DP UNSA notent qu'une étude sur 6 mois a été menée et s'en félicite.

Les DP UNSA demandent une réponse point par point aux questions suivantes :
1/ quel service s'est chargé de cette étude et pour quelle (s) raison (s)
2/ à quelle date celle-ci a t'elle été menée ?
3/ selon quels principes ?
4/ à qui cette étude a-t-elle été remise ?
5/ les syndicats en ont-ils pris connaissance et dans l'affirmative lesquels ?
6/ que les résultats de cette étude soient présentés lors de l'instance QDP de mars 2015

Réponse :
1- Cette étude a été menée par le service Logistique Opérationnelle, dans le cadre du suivi des périmètres qui lui sont attribués.
2- Elle a été menée sur 6 mois courant 2014
3 - Elle s'est appuyée sur l'ensemble des informations recueillies par les huissiers et qu'ils doivent consigner (remise de clés des chambres)
4 - Cette étude est un travail interne. Elle appartient au service qui l'a menée.
5- Non.
6- La conclusion a été que le taux d'utilisation est significatif et qu'en situation de pointe nous arrivons presque à saturation. Nous avons donc conclu que le dimensionnement de ces chambres correspond au besoin.

QUESTION UNSA N° 15 03 22 Chambres PNC de réserve

Les DP UNSA demandent que les 20 chambres individuelles avec lit, chevet, et porte valise réservées aux PNC de réserve puissent être proposées sous conditions, à l'ensemble des PNC qui en feraient la demande hors situation de réserve.

Réponse :
L'Entreprise maintient la réponse initialement formulée : il ne sera pas donné suite à cette demande.

QUESTION UNSA N° 15 03 23 Salle de repos PNC avec lit

REPRISE QUESTION UNSA N° 15 02 66 Salle de repos PNC
REPRISE QUESTION UNSA N° 15 01 26 Salle de repos PNT
REPRISE QUESTION UNSA N° 14 12 27 Salle de repos PNT
Reprise QUESTION UNSA N° 14 11 23 Salle de repos PNT
Reprise QUESTION UNSA N° 14 10 61 Salle de repos PNT

Des travaux sont en cours dans la salle de repos PNT avec la création de chambres individuelles équipées de vrais lits.
Pendant la durée des travaux les PNC sont délogés de leur salle de repos du RDC au profit des PNT.
Les DP UNSA PNC demandent à quelle date la salle de repos PNC sera elle aussi transformée et combien de lits seront installés dans les nouvelles salles de repos PNC
Réponse :
Il n'y a pas de travaux prévus pour transformer la salle de repos PNC.

La santé et la sécurité des PNC n'ayant pas moins de valeur que celle des PNT, les DP UNSA demandent que des travaux dans les salles de repos PNC soient menées dans les plus brefs délais et que des chambres individuelles équipées de lits soient créées.
Réponse :
Il n'y a pas de travaux prévus pour transformer la salle de repos PNC.

Les DP UNSA demandent pour quelle(s) raison(s) il n'est pas prévu de transformer la salle de repos PNC à l'instar de la salle de repos PNT, les PNC exprimant depuis plusieurs années ce besoin
Réponse :
L'Entreprise ne dispose pas de remontée en ce sens.

Les DP UNSA notent que l'entreprise refuse d'effectuer des travaux, les PNC n'exprimant soi-disant pas auprès de leur hiérarchie ce besoin.
Pour rappel, les délégués du personnel qui ont été démocratiquement élus, représentent ces salariés et restent les interlocuteurs de la Direction pour tout ce qui concerne leurs conditions de travail et les revendications à ce sujet.

La discrimination manifeste en ce qui concerne le traitement de la qualité du repos de deux catégories de PN sur un même lieu de travail nous amène à formuler cette demande et nous semble plus que légitime.

Les DP UNSA demandent en conséquence à l'entreprise d'effectuer des travaux dans la salle de repos PNC dans les plus brefs délais.
Réponse :
L'Entreprise ne prévoit pas de travaux pour transformer la salle de repos PNC.

Les DP UNSA demandent pour quelles raisons l'entreprise ne prévoit pas de travaux pour transformer la salle de repos PNC.
Réponse :
La salle actuellement mise à disposition des PNC répond aux besoins et il n'est pas prévu d'y effectuer des travaux.

Les DP UNSA contestent cette réponse et font remarquer à la direction que les besoins des salariés évoluent dans une entreprise. A l'heure où on l'on demande aux salariés de faire toujours plus d'efforts pour redresser l'entreprise et où la direction se targue de faire de la qualité de vie au travail un axe majeur de sa politique « sociale », nous considérons qu'il est inacceptable de concéder des améliorations en ce qui concerne la qualité du repos à la cité PN pour la population PNT et de les refuser pour les PNC.

Les DP UNSA demandent donc à l'instar de ce qui a été fait pour les PNT que des travaux soient menés dans la salle de repos PNC située au RDC de la cité PN afin d'y installer des chambres avec lits.

Réponse :
La réponse apportée au précédent compte rendu est maintenue. L'entreprise ne prévoit pas de travaux pour transformer la salle de repos PNC.

QUESTION UNSA N° 15 03 26 Adresse Mail Réclamation GP/Beauvais

Lors d'un incident GP, les salariés sont invités à écrire dans les 3 mois (maximum) à Air France-Service Client STAFF TSA 6001 60035 Beauvais.

Les DP UNSA demandent que ce mode de réclamation par courrier datant du 20ème siècle soit remplacé par une adresse mail, ce mode de communication étant privilégié au 21ème siècle(voirmail.pressing@airfrance.fr, mail.pivab@airfrance.fr, gestionbadge@dutyfly.com, etc.)

Réponse :
Les réclamations s'accompagnent de fourniture de justificatifs sous forme d'originaux des documents et ne peuvent être transmises que par courrier.

QUESTION UNSA N° 15 03 33 Escale BLR

REPRISE QUESTION UNSA N° 15 02 48 Escale BLR
REPRISE QUESTION UNSA N° 15 01 130 Escale BLR
Les DP UNSA demandent qu'un rappel soit effectué auprès de l'escale de BLR afin que celle-ci cesse d'imposer une pression temporelle continuelle aux équipages, alors même qu'elle ignore les modalités de la visite de sûreté A80
Réponse :
Outre le fait qu'il n'y ait pas ici de question appelant une réponse
réglementaire, nous rappelons que si le PNC estime qu'il n'a pas bénéficié de temps suffisant pour effectuer cette tâche, le CDB a toute latitude pour exiger que cette mesure obligatoire soit effectuée quel que soit le délai induit.

Les DP UNSA demandent que l'escale de BLR soit informée de la visite de sureté A80.
Réponse :
L'escale est informée de cette mesure.

Les DP UNSA ont bien pris note que les escales sont informées des mesures de sûreté comme l'A80 ou l'A31.
Les DP UNSA demandent qu'une notion de temps soit associée à ces mesures de sûreté par type avion.

Réponse :
Comme répondu précédemment - QDP 12.11.46 - il n'y a pas de durée moyenne allouée à la réalisation des vérifications et fouilles de sûreté car c'est avant tout l'efficacité qui est recherchée pour de telles mesures.

QUESTION UNSA N° 15 03 40 GEN ENTRETIEN DES LOCAUX DO

REPRISE QUESTION UNSA N° 15 02 33 GEN ENTRETIEN DES LOCAUX DO
REPRISE QUESTION UNSA N° 15 01 53 GEN ENTRETIEN DES LOCAUX DO
Reprise QUESTION UNSA N° 14 12 54 GEN ENTRETIEN DES LOCAUX DO
Les DP UNSA font remarquer que l'éclairage de l'escalier menant des Salles de briefing au circuit Peq départ est défectueux, de nombreuses lampes de cloisons grillées au ras des marches, ce qui peut occasionner des chutes.
Les DP UNSA demandent la remise en état de ces équipements dans les délais les plus brefs.
Réponse :
Le matériel en place est fragile ce qui induit un éclairage régulièrement HS. Une proposition de changement de ce matériel (étude, devis, calendrier) sera réalisée.

Les DP UNSA demandent si l'étude est terminée et quels en sont les résultats
Réponse :
Les éclairages défectueux vont être changés.

Les DP UNSA demandent la date décidée par l'entreprise pour effectuer les travaux.
Réponse :
L'Entreprise a demandé à ce que ces travaux soient effectués rapidement; elle n'a pas de date à communiquer à ce jour.

Les DP UNSA font remarquer que les éclairages défectueux ont bien été changés, et remplacés par des éclairages plus puissants. Mais ces derniers ont occasionné la fonte des caches métallique avec pour l'un d'entre eux la fusion du métal.
Les DP demandent si la maintenance a été assurée depuis.

Réponse :
Les éclairages et les luminaires des escaliers en question ont été changés.

QUESTION UNSA N° 15 03 41 APPAREIL APNEE DU SOMMEIL

REPRISE QUESTION UNSA N° 15 02 36 APPAREIL APNEE DU SOMMEIL
REPRISE QUESTION UNSA N° 15 01 34 APPAREIL APNEE DU SOMMEIL
A bord, de plus en plus de passagers utilisent des appareils divers et variés afin de lutter contre l'apnée du sommeil. Certains ressemblent à des petites bouteilles d' oxygène.
Les DP UNSA demandent que cet item soit abordé dans le chapitre secourisme et qu'une fiche d'information puisse être renseignée par le passager pour informer l'équipage.
Réponse :
L'utilisation des concentrateurs d'oxygène et appareils d'apnée du sommeil ne sont pas dans le programme secourisme fixée par l'autorité EASA, DGAC. Des informations sur l'utilisation de ces appareils figurent sur le site internet Air France destiné aux voyageurs. Pour information, ces appareils ne contiennent aucune bouteille d'oxygène. A la demande orale exprimée concernant une information au PNC, cette requête est en discussion (fond et forme).

Pour information, le PN est abreuvé d'informations sous IPN et ne va pas consulter en plus le site internet Air France destiné aux voyageurs. Les appareils d'apnée du sommeil ne contiennent aucune bouteille d'oxygène c'est un fait mais en ont l'allure.

Les DP UNSA demandent :
- Qu'une fiche d'information soit remplie par le passager à la réservation de son billet afin qu'apparaisse par un code spécifique ce matériel embarqué sur la PIL,
- Les résultats des conclusions abouties de la requête d'information au personnel de bord et de la formation des PN.
Réponse :
Réponse en attente.

Les DP UNSA demandent pour quelle raison la Direction a besoin de 2 mois pour pouvoir répondre à cette question.
Les DP UNSA demandent la réponse à la question posée initialement.

Réponse :
Le programme concernant la formation secourisme est fixé par la DGAC.
L'utilisation des appareils apnée du sommeil fait partie du traitement PMR et ne relève en aucun cas du secourisme. Le service des transports exceptionnels a la charge de vérifier si l'appareil est bien agréé pour son utilisation en vol.

QUESTION UNSA N° 15 03 42 MALADIE INFECTIEUSE

REPRISE QUESTION UNSA N° 15 02 37 MALADIE INFECTIEUSE
REPRISE QUESTION UNSA N° 15 01 35 MALADIE INFECTIEUSE
Les DP UNSA demandent la rédaction d'un paragraphe sur EBOLA dans le chapitre maladies infectieuses relatant les symptômes, la conduite à tenir pour le personnel navigant et les passagers, le matériel de protection mis en place et la procédure de traitement du PAX à bord.
Réponse :
Un chapitre "maladies infectieuses" existe déjà dans le manuel de secourisme. Il définit une conduite à tenir générique préconisée pour la prise en compte de ces maladies. Cette conduite à tenir vaut pour l'ensemble des maladies infectieuses. Rédiger un paragraphe spécifique "Ebola", impliquerait aussi la rédaction d'un paragraphe spécifique pour chaque maladie infectieuse et générerait une réelle confusion pour le PNC. L'important étant de

disposer d'un socle d'actions, simple à mémoriser, et utilisable en toute circonstance dans le cas d'une maladie infectieuse. Pour ces raisons, il ne sera pas répondu favorablement à cette demande.

Au chapitre maladies infectieuses 01.30.01 page 01, nous avons l'introduction puis en 01.30.02 page 01, 02, 03, nous avons, un descriptif relatant les signes, la prévention, la chimioprophylaxie et en gras « à retenir » pour le paludisme, la fièvre jaune, la dengue, le chikungunya, l'encéphalite japonaise, la virose west nile, l'encéphalite à tiques.

Les DP UNSA réitèrent leur demande à savoir la rédaction d'un paragraphe sur EBOLA.
Réponse :
La réponse initiale est maintenue.

Les DP UNSA ne comprennent pas pour quelles raisons les maladies citées précédemment (le paludisme, la fièvre jaune, la dengue, le chikungunya, l'encéphalite japonaise, la virose west nile, l'encéphalite à tiques,...), figurent au chapitre des maladies infectieuses. Pour quelle raison la Direction refuse d'inscrire la maladie EBOLA dans ce même chapitre sachant que les fiches de conduite à tenir de cette maladie ont été diffusées sous IPN et dans les dossiers de vol.

Des fiches pratiques concernant ces maladies avec conduite à tenir se trouvent sur le circuit départ des PN a coté des Notices Escales dans la colonne risque sanitaire. Une foire aux questions concernant Ebola est bien présente mais passe presque inaperçue car elle n'est pas au même format que les autres fiches, c'est a dire pliable et portable sur soi.
Les DP UNSA qu'une fiche identique aux autres maladies soit rédigée pour la maladie EBOLA.REPRISE QUESTION UNSA N° 15 02 37 MALADIE INFECTIEUSE
REPRISE QUESTION UNSA N° 15 01 35 MALADIE INFECTIEUSE
Les DP UNSA demandent la rédaction d'un paragraphe sur EBOLA dans le chapitre maladies infectieuses relatant les symptômes, la conduite à tenir pour le personnel navigant et les passagers, le matériel de protection mis en place et la procédure de traitement du PAX à bord.
Réponse :
Un chapitre "maladies infectieuses" existe déjà dans le manuel de secourisme. Il définit une conduite à tenir générique préconisée pour la prise en compte de ces maladies. Cette conduite à tenir vaut pour l'ensemble des maladies infectieuses. Rédiger un paragraphe spécifique "Ebola", impliquerait aussi la rédaction d'un paragraphe spécifique pour chaque maladie infectieuse et générerait une réelle confusion pour le PNC. L'important étant de disposer d'un socle d'actions, simple à mémoriser, et utilisable en toute circonstance dans le cas d'une maladie infectieuse. Pour ces raisons, il ne sera pas répondu favorablement à cette demande.

Au chapitre maladies infectieuses 01.30.01 page 01, nous avons l'introduction puis en 01.30.02 page 01, 02, 03, nous avons, un descriptif relatant les signes, la prévention, la chimioprophylaxie et en gras « à retenir » pour le paludisme, la fièvre jaune, la dengue, le chikungunya, l'encéphalite japonaise, la virose west nile, l'encéphalite à tiques.

Les DP UNSA réitèrent leur demande à savoir la rédaction d'un paragraphe sur EBOLA.
Réponse :
La réponse initiale est maintenue.

Les DP UNSA ne comprennent pas pour quelles raisons les maladies citées précédemment (le paludisme, la fièvre jaune, la dengue, le chikungunya, l'encéphalite japonaise, la virose west nile, l'encéphalite à tiques,...), figurent au chapitre des maladies infectieuses. Pour quelle raison la Direction refuse d'inscrire la maladie EBOLA dans ce même chapitre sachant que les fiches de conduite à tenir de cette maladie ont été diffusées sous IPN et dans les dossiers de vol.

Des fiches pratiques concernant ces maladies avec conduite à tenir se trouvent sur le circuit départ des PN a coté des Notices Escales dans la colonne risque sanitaire. Une foire aux questions concernant Ebola est bien présente mais passe presque inaperçue car elle n'est pas au même format que les autres fiches, c'est a dire pliable et portable sur soi.
Les DP UNSA qu'une fiche identique aux autres maladies soit rédigée pour la maladie EBOLA.

Réponse :
Le terme "Ebola" sera ajouté à la liste des maladies infectieuses citées dans la manuel secourisme à l'occasion d'une prochaine révision. Toutefois, il ne sera pas ajouté de paragraphe spécifique sur la conduite à tenir pour cette maladie particulièrement, car les actions à mener sont les mêmes que pour toute maladie infectieuse, et qu'il convient bien d'avoir une conduite commune pour ces pathologies. Le document présent et disponible pour le PNC, au niveau 0, à côté des notices escales est très complet, ce qui explique qu'il ne soit pas sous le même format que les autres fiches type la maladie de Chikungunya. Si l'on doit rédiger une fiche sous le même format, alors certaines informations, qui avaient été inscrites pour répondre aux interrogations des PNC, devront être supprimées ou écrites en caractères de très petite taille. A ce jour, le choix de l'Entreprise est de maintenir la fiche actuelle.

QUESTION UNSA N° 15 03 43 GEN BAGAGES PEQ

REPRISE QUESTION UNSA N° 15 02 38 GEN BAGAGES PEQ
REPRISE QUESTION UNSA N° 15 01 67 GEN BAGAGES PEQ
Les DP UNSA demandent d'étudier la faisabilité d'un « tag bagages équipage » apposé en plus de l'étiquette « crew ». Ce tag permettrait au service litige bagage de retrouver plus facilement une valise Peq « perdue ».
Réponse :
L'entreprise prend en compte cette suggestion.

Suite à la réponse apportée par l'entreprise, les DP UNSA demandent la date de mise en application d'un tag bag PEQ (autocollant spécifique, tag rigide, etc…)
Réponse :
A ce stade, la date de mise en application n'est pas d'actualité. La prise en compte mentionnée indique que l'Entreprise examine cette suggestion avant de décider s'il convient de la retenir ou pas. Si la suggestion est retenue, l'Entreprise communiquera sur le sujet.

Les DP UNSA demandent où en est l'étude de faisabilité de cette suggestion.

Réponse :
Il s'avère que ce sujet est transverse S1 et que toute demande de modification relève du périmètre intersyndical à porter au niveau de la DGE en charge des procédures S1 process bagage.

QUESTION UNSA N° 15 03 44 BAGAGE PN

REPRISE QUESTION UNSA N° 15 02 39 BAGAGE PN
REPRISE QUESTION UNSA N° 15 01 68 BAGAGE PN
Les DP UNSA demandent que les PNC soient informés de la nécessité de mettre leur nom et adresse à l'intérieur des bagages soutes.
Réponse :
L'étiquette attachée à un bagage pouvant se détacher, il s'agit d'une mesure de bon sens pour toute personne voyageant. Certaines notices bagages, ou autres guides de voyage le précisent, par ailleurs.

Les PNC ne sont pas des touristes donc les notices de bagages comme les guides de voyages ne les concernent pas.
Nous insistons sur le fait qu'un bagage PN perdu est rarement retrouvé. Les DP UNSA demandent qu'une étiquette type bagage passager avec un tag identifiable soit mise en place à CDG comme au départ des escales.
Réponse :
Il ne sera pas répondu favorablement à cette demande.

La réponse faite à cette question n'est pas motivée au titre du code du travail.
Les DP UNSA demandent la réponse motivée à la question posée.
Les DP UNSA font remarquer que les PNC qui n'ont pas leur bagage à l'arrivée peuvent se voir retirer 1/30 ème (cf. question UNSA n° 15 02 101).

Réponse :
La mise en place d'un tag identifiable pour le PN n'est pas, à ce jour, validée pour des raisons économiques. Par ailleurs, nous avons un nombre infime de cas dans lesquels le bagage PN perdu/retardé en livraison n'a pas été retrouvé. En regard de ces deux données, l'Entreprise maintient sa réponse.

QUESTION UNSA N° 15 03 45 GEN SIGNALETIQUE SALLE DE REPOS PNC

REPRISE QUESTION UNSA N° 15 02 40 GEN SIGNALETIQUE SALLE DE REPOS PNC
REPRISE QUESTION UNSA N°15 01 76 GEN SIGNALETIQUE SALLE DE REPOS PNC
Les DP UNSA demandent qu'une signalétique plus visible de la salle de repos PNC du RDC de la cité PN ascenseur bleu soit apposée.
Réponse :
Cette demande est à l'étude

Les DP UNSA demandent à quelle date sera mise en place cette signalétique
Réponse :
Suite à l'étude menée, il apparaît que la signalétique en place pour la salle de repos est identique depuis l'ouverture du bâtiment et correspond à la charte en place alors.
Il ne sera pas donné de suite favorable à cette demande.

Les DP UNSA demandent par qui et quand l'étude a-t-elle été menée, des ergonomes ont-il été sollicités?
Les DP UNSA font remarquer que la plaque actuellement en place n'est visible que si l'on se trouve devant la porte de la salle de repos.
Les DP UNSA demandent à nouveau que cette plaque soit positionnée
perpendiculairement au mur.

Réponse :
La plaque en place correspond aux normes de signalétique dans le bâtiment et ce depuis l'ouverture du bâtiment. Il ne sera pas donné suite à la demande.

QUESTION UNSA N° 15 03 46 Pressing 5 à SEC

REPRISE QUESTION UNSA N° 15 01 20 Pressing 5 à SEC
Reprise QUESTION UNSA N° 14 12 123 CINQ A SEC
Madame X et son conjoint monsieur Y se présentent chaque mois au pressing 5 à sec de Saint Sébastien sur Loire, et on leur dit qu'ils n'ont pas de points sur leur carte respective alors qu'ils n'ont rien utilisé.
Les PNC sont dans l'obligation d'entretenir leur uniforme, la compagnie doit mettre à sa disposition un moyen fiable, d'autant qu'aucune prime ne lui est versée à ce titre. Les DP UNSA réclament que ce problème soit réglé au plus vite pour ces 2 PNC.
Réponse :
Pour mener une enquête, il est nécessaire de disposer des noms des PNC concernés.

Les PNC concernés sont Mme X et M.Y .

Réponse :
Après communication des éléments nécessaires, une enquête a été menée : il s'avère qu'effectivement ces 2 PNC connaissent un dysfonctionnement avec leur carte pressing 5 à Sec. La Direction du pressing a été informée et nous sommes en attente de son retour. Cependant, de son côté, l'Entreprise a effectué une recherche sur le signalement de ce souci par les deux , ou l'un des deux PNC concernés. Aucune déclaration n'a été portée à la connaissance de l'Entreprise, et nous n'avons retrouvé aucun mail envoyé à l'adresse mail.pressing@airfrance.fr. L'Entreprise suivra donc le retour de la Direction de 5 à Sec afin que cet incident soit résolu, et rappelle que tout incident doit être signalé à l'adresse suivante : mail.pressing@airfrance.fr. Cette démarche permet à l'Entreprise d'avoir connaissance des dysfonctionnements et d'intervenir plus rapidement auprès des prestataires. A défaut d'information, l'Entreprise ne peut agir.

Les DP UNSA demandent quelle est la réponse de la direction du pressing

Réponse :
Une relance a été effectuée auprès de 5 à sec pour savoir si le souci avait été résolu. Nous sommes en attente de son retour.

Les DP UNSA demandent la réponse de la Direction du pressing.

Réponse :
A ce jour, la direction du pressing n'a pas donné de réponse, malgré les relances de l'Entreprise.

QUESTION UNSA N° 15 03 47 GENERALITE

REPRISE QUESTION UNSA N° 15 02 112 GENERALITE
Les DP UNSA demandent la mise en place d'une badgeuse au niveau 0.
Réponse :
Il ne sera pas répondu favorablement à cette demande. Le badgeage s'effectue à proximité des salles de briefing, au niveau 1.

Les DP UNSA demandent une réponse motivée à la question posée. Nous savons que le pointage s'effectue à proximité des salles de briefing au niveau 1.

Les DP UNSA demandent les raisons du refus de la mise en place d'une pointeuse au niveau 0, sachant que de nombreux PNC arrivent par le parking ou du CDG Val. Les DP UNSA demandent l'installation d'une pointeuse au niveau de la dépose bagage.

Réponse :
Il a été prévu que le badgeage s'effectue au niveau des salles de briefing, ce qui est le cas avec les badgeuses positionnées au niveau 1. Ce positionnement ne présente aucune non-conformité et répond aux attentes de l'Entreprise. La mise en place d'une badgeuse au niveau 0 représente un coût. Pour l'ensemble de ces raisons, la réponse initiale de l'Entreprise est maintenue.

QUESTION UNSA N° 15 03 49 GENERALITE

REPRISE QUESTION UNSA N° 15 02 120 GENERALITE
Les DP UNSA demandent la copie de tout protocole d'accord division. Ces accords régissent également les vols langues des lusophones.
Réponse :
Il s'agit de notes internes qui n'ont pas vocation à être diffusées.

Les DP UNSA s'étonnent de la réponse apportée à la question posée. En séance le mois dernier les DP UNSA on demandé que seules soient précisées les modalités régissant les règles d'utilisations des PNC, et non pas tout ce qui concerne le commercial.
L'imposition de PNC lusophone par exemple, aussi bien que la limitation du nombre de vol brésil les concernant font bien partie des règles d'utilisation PNC, et concerne donc bien les DP.
A ce titre les DP UNSA réitèrent leur demande d'obtention des parties des protocoles d'accord division régissant les PNC.

Réponse :
La réponse est maintenue concernant la diffusion de l'intégralité du protocole.

QUESTION UNSA N° 15 03 54 DIF/CPF

REPRISE QUESTION UNSA N° 15 02 125 CPF

Les DP UNSA demandent si le lien du guide pratique du CPF, (joint avec le bulletin de salaire dernier), est enfin actif.
Réponse :

Les décrets d'application ne sont pas encore tous publiés mais néanmoins les listes de formations éligibles sont incrémentées au fur et à mesure sur le site http://www.moncompteformation.gouv.fr.

Pour ces formations le demande de mobilisation du CPF est recevable via les RRH. Afin de faciliter le processus de demande, un formulaire vient d'être validé auprès de la direction de la Formation. Il sera mis en ligne rapidement.
En ce qui concerne les demandes de formation qui relevaient précédemment du DIF, les développements informatiques sont en cours et devraient permettre de réactiver les inscriptions début Mars. Cela concerne surtout les langues et les formations au management et au développement professionnel du catalogue Campus.

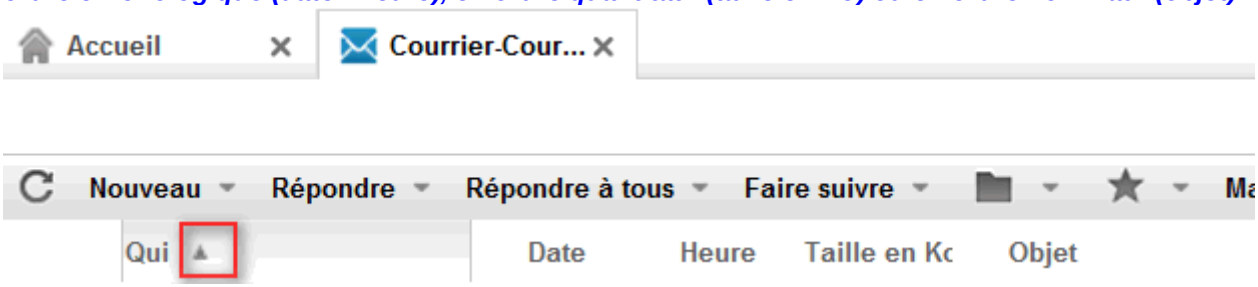
Les DP UNSA demandent si ce formulaire de demande de mobilisation est maintenant en ligne.
Les DP UNSA demandent si les formations qui relevaient précédemment du DIF sont maintenant éligibles.

Réponse :
Un retard est constaté dans la publication des listes éligibles; la DGIS a mis en place un processus provisoire pour donner accès aux formations de préparation au Bulats ou d'anglais général, ainsi que pour préparer un entretien de sélection.
Une information va être publiée très rapidement pour donner le processus provisoire d'accès à ces formations. Le formulaire a été mis en ligne sur intralignes.

QUESTION UNSA N° 15 03 59 Webmail

Les DP UNSA demandent comment effectuer une recherche d'un message ou d'un sujet de message sur la messagerie webmail, celle-ci étant constituée de plusieurs centaines de messages rendant toute recherche sans outil, très fastidieuse.

Réponse :
Dans chaque onglet, il y a une flèche qui permet de classer les documents en ordre alphabétique (qui), en ordre chronologique (date - heure), en ordre quantitatif (taille en Ko) ou en ordre nominatif (objet).



QUESTION UNSA N° 15 03 65 MEP

Les DP UNSA demandent si une procédure pratique au départ de CDG et d'ORY a été enfin définie pour les équipages en MEP.
Les DP demandent également si en cas de surclassement dans une classe de voyage, le personnel de l'enregistrement tient compte de la séniorité et du grade du PNC, à l'instar du PNT.
Dans la négative, les DP UNSA demandent l'instauration d'une procédure claire et portée à la connaissance de tout PN.

Réponse :
La procédure pour les MEP est décrite dans le Mémento PNC Chapitre 30 Paragraphe Départ.
Les personnels de l'enregistrement appliquent la PAM 11/2/4/3 qui précise les règles de séniorité.

Pour info la PAM :
11.2.4.3 Priorité accès avion - Surclassement
Les passagers S1 sont traités par ordre croissant du code priorité embarquement :
1. S1 prioritaires réservés avec code embarquement 01
2. S1 en transit
3. S1 réservés avec code embarquement de 02 à 99 (PNC code 65)

4. S1 sans réservation sur le vol (go show).
A code priorité identique, l'ordre d'acceptation est fonction de l'ancienneté puis de l'ordre chronologique d'enregistrement.

QUESTION UNSA N° 15 03 66 Entretien cité

Reprise QUESTION UNSA N° 15.02.42 Entretien cité
Atalian Facilities est une société de sous traitance en charge de la maintenance régulière et de la propreté quotidienne de nos locaux .
Les DP UNSA demandent ce qu'entreprend cette société concrètement, suite aux observations négatives observées par les DP à la DO.
Réponse :
Atalian Facilities intervient dans le domaine de la maintenance de nos locaux. A cet effet, sont entreprises des actions de réparation, de remplacement d'équipements défectueux, de remise en état.

Suite à la réponse apportée par la direction et observant des dégradations constantes et non résolues, les DP UNSA demandent une intervention d'urgence pour le remplacement des éléments défectueux à la cité.

Réponse :
Les éléments défectueux et plus généralement l'entretien du bâtiment sont pris en charge par Atalian Facilities et sont suivis par les services compétents d'Air France.

QUESTION UNSA N° 15 03 67 RETOUR AT

Une PNC en retour d'AT demande à être accompagnée lors de son premier vol de reprise en avril. Elle a subi lors de son dernier vol des turbulences fortes et a été blessée.
Les DP Unsa demandent quelle est la procédure pour la mise en place d'un instructeur sur son vol de reprise.

Réponse :
Le PNC ayant subi des événements propres à fragiliser sa confiance vis à vis de son environnement professionnel peut bénéficier du dispositif d'accompagnement proposé par le service "PNC en inaptitude et accueil personnalisé". Pour ce faire, il doit signaler ses difficultés soit auprès de son secteur, soit auprès de son RRH, soit encore auprès du service médical. Plusieurs possibilités d'accompagnement sont alors envisageables, en fonction du contexte. La mise en place d'un instructeur sur son vol de reprise est une de ces possibilités, mais l'Entreprise, en fonction des besoins exprimés est à même de proposer d'autres formes d'accompagnement.

QUESTION UNSA N° 15 03 72 IR à Noël

A la question SNPNC/FO N° 14 12 187 traitant des IR à Noël, il a été répondu qu'une IR serait versée à titre exceptionnel pour tous les PNC dans l'avion, les 24/25/31 décembre et 1er janvier.
Il semble que la gestion paie n'ait pas intégré cette donnée.
Les DP UNSA demandent que cela soit corrigé et que ces IR soient versées conformément aux engagements pris par la direction.

Réponse :
Tous les vols type BOS AF 338 qui ont décollé les 25 et 31 décembre 2014 à 16H10 de CDG, et sur lesquels les PNC n'ont aucune IR le soir puisque le repas est à bord, 1IR escale leur sera payée, à titre exceptionnel.
Tous les vols type BOS AF 338 qui ont décollé le 26/12/2014 et le 1er janvier 2015, sur lesquels les PNC n'ont aucune IR le midi puisque le repas est à bord, 1 IR leur sera payée à titre exceptionnel.

QUESTION UNSA N° 15 03 75 Vol AF 548 NIAMEY / OUA

Vol AF 548 (Niamey- Ouagadougou) du 25 janvier, Airbus A330.

Durant la première garde la chef de cabine est seule pour toute la cabine économique avec une PCB. La charge de travail est importante : ventes à bord, sécurité, commercial.
Les PNC sont placés dans une situation si inconfortable qu'ils disent avoir du mal à envisager de gérer une situation grave dans ces conditions.

Les DP UNSA demandent qu'il n'y ait plus de PCB sur cette machine et qu'il soit envisagé de revoir la composition d'équipage sur cet avion en particulier au regard des nombreux RDV qui évoquent ce sujet.

Réponse :
Sur le vol cité, 1 personne était en situation de PCB.
Cette personne est entrée comme PNC AF le 23.05.2005, et a eu un rythme de travail 100%. Elle a été en inaptitude vol d'octobre 2013 à septembre 2014 et a repris son activité le 15.09.2014, avec un stage SE2 qui est un stage dit "PCB" afin de lui permettre de reprendre son activité vol, en attendant la programmation d'un stage de reprise, lequel a eu lieu les 3- 5 et 6 mars 2015. Ses compétences Généralités et avion ne lui ont jamais fait défaut depuis son entrée dans l'Entreprise.

QUESTION UNSA N° 15 03 76 CAR AF OPTION 2/3

Les DP UNSA ont questionné à plusieurs reprises la Direction sur les modalités d'accès des ouvrants-droit PN aux cars Air France suite aux changements opérés ces dernières années (voir QDP 2013/2014). Suite à un problème rencontré par une PNC détentrice de l'option 2/3, nous vous soumettons la réponse du service clientèle Car Air France. A la lecture de celle-ci, on constate que cela ne correspond pas aux règles disponibles sous GP NET.

Votre carte 2/3 étant votre option de transport, elle ne nécessite pas de prendre un vol pour convenance personnelle (GP), ce qui est normalement une des obligation pour bénéficier de la gratuité à bord des cars.
C'est maintenant ce qui vous différentie des non détenteurs de la carte 2/3.
Les ayants-droit doivent quant à eux présenter le mémo-voyage papier imprimé avec la mention "Accès à bord des Cars AUTORISE".
Des contrôles sont effectués par Air France régulièrement pour rappeler à l'ordre les fraudeurs.
Bien cordialement,
Les Cars Air France
Le Service Relations Clientèle
Lieu-dit "La Maladrerie" - Rue de Paris
77990 Le Mesnil Amelot
FRANCE
@: contact-lescarsairfrance@keolis.com

Les DP UNSA demandent si les détenteurs de la carte 2/3 ont été informés de ce changement et en conséquence que informations données par le service clientèle Car Air France soient retranscrites et modifiées sous GP NET.

Réponse :
L'ensemble de ces informations a été transmis au service des facilités de transport qui les prend en compte et procèdera prochainement à leur cohérence sous GPNET.

QUESTION UNSA N° 15 03 77 Pressing 5 à sec LYON

Sur la ville de Lyon, le seul pressing 5 à sec existant ferme ses portes. Pour notre population PNC habitant Lyon et sa proche banlieue, les DP UNSA demandent quelle solution l'entreprise envisage ou quel pressing affilié pourrait donner satisfaction dans cette localisation géographique.

Réponse :
L'Entreprise prend note de cette information dont elle ne disposait pas et recherche une solution pérenne.

QUESTION UNSA N° 15 03 78 uniforme féminin

Les DP UNSA demandent quelles sont les pièces d'uniforme féminin qui ne sont jamais commandées. Exemple : foulard nuage, corsage bleue ciel, ...

Réponse :
Le foulard nuage ne fait plus partie du trousseau féminin.
Le chemisier féminin bleu/gris est très peu commandé par le PNC

QUESTION UNSA N° 15 03 81 PROCEDURE DE CONTACT

Les DP UNSA demandent si une solution a été trouvée concernant la procédure de contact des PNC n'ayant pas été doté de téléphone portable.

Réponse :
Il appartient au PNC de respecter l'ACG, §9.

QUESTION UNSA N° 15 03 87 LIMA

Reprise QUESTION UNSA N° 15 02 75 Lima
REPRISE QUESTION UNSA N° 15 01 132 Lima
Pour les vols à destination de Lima, il est maintenant nécessaire de remplir un formulaire de déclaration "Sunat".
Comme les PNC en furent informés via IPN, il n'est maintenant autorisé l'emport que d'un seul appareil type IPad sur cette destination.
Les DP UNSA demandent comment doit procéder la maîtrise PNC qui peut potentiellement être en possession de 2 appareils de ce type (un personnel et un professionnel) particulièrement pendant les réserves.
Les DP UNSA demandent si dans un tel cas le PNC a la possibilité de laisser l'appareil électronique supplémentaire dans un espace particulier?
Réponse :
Cette question est à l'étude.

Les DP UNSA demandent les résultats de l'étude.
Réponse :
Un PNC de réserve a la possibilité de déposer un sac ou une valise à la consigne.

Les DP UNSA demandent comment respecter la recommandation (professionnelle) de l'entreprise lorsque la consigne en question est saturée.

Réponse :
Nous n'avons pas connaissance de refus de dépôt bagage contenant un Ipad.

QUESTION UNSA N° 15 03 88 CONSIGNE BAGAGES DO

Reprise QUESTION UNSA N° 15 02 72 CONSIGNE BAGAGES DO
REPRISE QUESTION UNSA N° 15 01 83 CONSIGNE BAGAGES DO
REPRISE QUESTION UNSA N° 14 12 83 L/P
REPRISE QUESTION UNSA N° 14 11 65 L/P
REPRISE QUESTION UNSA N° 14 10 52 L/P
REPRISE QUESTION UNSA N° 14 09 89 L/P
REPRISE QUESTION UNSA N° 14 08 67 L/P
REPRISE QUESTION UNSA N° 14 07 61 L/P
REPRISE QUESTION UNSA N° 14 05 55 L/P
REPRISE QUESTION UNSA N° 14 04 137 L/P
Les DP UNSA demandent si l'entreprise a bien noté que sur son lieu de travail un salarié doit disposer d'un espace pour y mettre ses objets.
Les DP UNSA demandent donc qu'un tel espace soit disponible sur tous les avions pour les PNC
Les DP UNSA demandent à l'entreprise de leur indiquer l'emplacement prévu à cet effet sur tous les avions.

Les DP UNSA demandent une réponse point par point.
Réponse :
Nous sommes en attente de la réponse de notre interlocuteur.

Les DP UNSA demandent la réponse à la question
Réponse :
Cette question n'est pas du périmètre du Produit mais nous apportons une réponse pour la DRH PNC.
Le PN bénéficie d'une consigne bagage conformément à la dérogation accordée par l'inspecteur du travail en date du 02/06/08.

Les DP UNSA demandent une réponse à la question posée, à savoir ou se trouve l'espace disponible prévu pour les PNC qui, à bord des avions, se trouvent sur leur lieu de travail.
La consigne bagages est prévue pour stocker des bagages dont le PN n'aurait pas besoin en vol.
Les DP UNSA demandent que leur soit indiqué sur tous les avions, où se trouve l'emplacement prévu au rangement des effets personnel des PNC
Réponse :
Réponse confirmée

Les DP demandent un peu de sérieux et d'attention dans la réponse fournie par la direction. Jusqu'à un récent changement d'interlocuteur les réponses apportées par le service L et P LC respectaient l'esprit cité.
Les DP UNSA demandent une réponse précise à une question précise.
Réponse :
Nous maintenons la réponse précédente.
Le PN bénéficie d'une consigne bagage conformément à la dérogation accordée par l'inspecteur du travail en date du 02/06/08.

Suite à la réponse de la direction à la QDP UNSA 14 07 61, les DP UNSA demandent si un PNC est autorisé à partir en vol en laissant son bagage cabine contenant ses papiers de vol et son passeport dans la consigne bagage conformément à la dérogation accordée par l'inspecteur du travail en date du 02/06/08.
Les DP UNSA demandent que leur soit indiqué sur TOUS LES AVIONS, où se trouve l'emplacement prévu au rangement des effets personnel des PNC PARTANT EN MISSION et NECESSITANT L'EMPORT D'EFFETS PERSONNELS.
Réponse :
Compte tenu des spécificités de l'activité du PNC , l'Inspecteur du travail a accordé une dérogation en date du 2 juin 2008 liée à l'existence d'une consigne bagages.

Les DP UNSA demandent l'application de la dérogation dans son intégralité, cf. article 2 de la décision d'octroi d'une dérogation à la mise en place des vestiaire collectifs
Réponse :
Compte tenu des spécificités de l'activité du PNC, l'Inspecteur du travail a accordé une dérogation en date du 2 juin 2008 liée à l'existence d'une consigne bagages.

Les DP UNSA demandent une réponse complète et de bonne foi, de la part de l'entreprise et le respect de l'article 2, partie INTEGRANTE de la dérogation accordée par l'Inspection du travail.
Réponse :
Il n'y a pas de logement spécifique à bord. Compte tenu de l'existence d'une consigne bagages , une dérogation a été accordée par l'inspecteur du travail en date du 2 juin 2008.

Les DP UNSA demandent pour quelles raisons :
- l'article 2 de la dérogation par l'inspection du travail n'est pas appliquée par la direction
- l'article 2 de la dérogation par l'inspection du travail ne figure pas dans la réponse fournit par l'entreprise
Les DP UNSA demandent le respect de l'article 2, partie INTEGRANTE de la dérogation accordée par l'Inspection du travail.
Réponse :
L'espace alloué au sein du bâtiment de la cité PN de CDG répond à l'Article 2 de la dérogation du 02 juin 2008.

Les DP UNSA demandent que l'entreprise cite l'article 2 de la dérogation du 02 juin 2014 et les voies de recours associées à la dérogation.
Les DP UNSA demandent en quoi l'article 2 est respecté dans la gestion actuelle de la consigne bagage.
Réponse :

L'implantation de la consigne bagages répond aux recommandations de l'article 2 de la dérogation du 2 juin 2008.

La Direction n'a pas répondu à la question posée.
Les DP UNSA demandent que l'entreprise mette au compte rendu du mois de janvier 2015 l'article 2 de la dérogation du 02 juin 2008, ainsi que les voies de recours associées à la dérogation.
Réponse :
Les organisations professionnelles ont eu un exemplaire de cette dérogation. Sur demande auprès du service juridique, elles pourront disposer d'un exemplaire supplémentaire. Ce type de document n'a pas vocation à être publié au compte rendu QDP.

Les DP UNSA demandent un rapprochement du document détenu par la direction et de la version détenue par l'UNSA concernant cette dérogation afin de clarifier l'application de l'article 2.
Les DP UNSA demandent en quoi l'article 2 est respecté dans la gestion actuelle de la consigne bagage.
Les DP notent que l'absence de communication de la part de l'entreprise à ce sujet s'apparente à du délit d'entrave et n'est pas de nature à favoriser les relations partenaires sociaux/direction.
Réponse :
Nous rappelons que le document demandé est disponible auprès du service juridique, sur simple demande : le rapprochement est donc possible.

Suite à la réponse de la Direction, les DP UNSA ne demandent pas :

- Où trouver le document en question
- Qui le détient
- Comment l'obtenir

Concernant la Décision d'octroi d'une dérogation à la mise en place de vestiaires collectifs pourvus d'armoires individuelles

Aux termes des articles R4228-1, R4228-2, et R4228-6 du Code du travail, l'employeur met à la disposition des travailleurs des vestiaires collectifs, installés dans un local spécial placé à proximité du passage des travailleurs, et pourvus d'un nombre suffisant de sièges et d'armoires individuelles.

Le 15 avril 2008, Air France a demandé une dérogation à la mise en place de vestiaires collectifs dotés d'armoires individuelles pour les personnels navigants au sein du bâtiment CITE PN sis dans l'enceinte de l'aéroport de Roissy CDG, sur le fondement de l'article 4228-16 du Code du travail.

Le 2 juin 2008, l'inspecteur du travail a accordé la dérogation demandée pour le bâtiment CITE PN,

- en considérant que l'aménagement des locaux actuels donne à ces personnels accès à l'ensemble des fonctions remplies par un vestiaire collectif, et
- en subordonnant sa validité « au constant maintien en bon état des installations mises à disposition et à leur dimensionnement suffisant par rapport à la population concernée » (article 2 de la décision).

La société Air France répond qu'elle satisfait à ses obligations en vertu de ce même article 2, en mettant à disposition du personnel navigant des consignes bagages, à terre.

Les DP UNSA demandent comment l'entreprise applique dans le détail, l'article 2 dans la gestion actuelle de la consigne bagage.

Les DP réclament à l'entreprise, (se plaignant pourtant de la répétition et l'argumentation prolongée de certaines questions délégués du personnel), de répondre une énième fois à la question posée.
(Article L2315-12 du code du travail).

Réponse :
Une étude est en cours pour envisager l'agrandissement de la consigne bagage PN.

QUESTION UNSA N° 15 03 92 GEN ACTIVATION TOKEN

Lors du renouvellement du token, un document intitulé « remplacer un token en fin de validité» est remis à chaque PNC. En point deux «accédez aux outils informatiques en cliquant sur l'icône en haut de la page d'accueil IPN. » Or cette icône n'existe pas sur IPN.
Les DP UNSA demandent que la procédure soit adaptée afin de trouver une cohérence entre le document-papier remis et IPN.

Réponse :
Ce dysfonctionnement a été rectifié depuis le mois dernier de la façon suivante : un mode d'emploi corrigé est disponible à la banque PN.
Il est aussi affiché dans la salle de consultation informatique (niveau forum), ce qui permet une consultation étendue H24. Le mode d'emploi sous IPN est identique au mode d'emploi corrigé. Les délais imposés pour l'impression et la diffusion d'un nouveau mode d'emploi à l'ensemble du PN ne nous auraient pas permis d'être aussi réactifs.

QUESTION UNSA N° 15 03 95 Car Air France

Reprise QUESTION UNSA N° 15 02 106 CAR AIR FRANCE
Mr X se présente le 9 février au départ des cars Air France Paris - Etoile/ Champs Elysées afin de se rendre à CDG T2 B/D. Il présente un mémo voyage au chauffeur n'étant pas muni de son CMC. Il devra acquitter la somme de 17€ pour le trajet. le chauffeur ne reconnaissant pas le mémo vol comme preuve de son appartenance à la compagnie.
Les DP UNSA demandent :
1) que soit remboursée la somme de 17€ à M. X.
2) pour quelles raisons le chauffeur n'a pas accepté son mémo vol comme preuve d'appartenance à la compagnie.
Réponse :
Le mémo voyage est la preuve que la personne voyage sur la compagnie ayant édité le mémo. Il n'est pas la preuve que la personne détenant le mémo fasse partie des personnels de la compagnie. Il ne sera pas répondu favorablement à la demande de remboursement.

Les DP UNSA demandent à l'entreprise de revoir sa réponse et à la société des cars Air France de rembourser le PNC. Nous sommes ici dans une situation où une simple demande de pièce d'identité par le chauffeur aurait permis de trouver une solution. Si le PNC avait oublié son CMC, il était en mesure de présenter un mémo PNC sous format électronique et prouver son identité à l'aide de son passeport. Nous avons de plus apporté la preuve en portant la question en instance qu'il fait bien partie des personnels de la compagnie.

Réponse :
La procédure prévue a été appliquée, à savoir : présentation du CMC obligatoire. La réponse est maintenue.

QUESTION UNSA N° 15 03 101 GEN ENTRETIEN CITE PN

Les DP UNSA ont fait constater le 09 mars 2015 qu'un éclairage de l'escalier DO menant du forum aux salles bagages était en train de se consumer du à une ampoule dont la puissance est manifestement inadaptée. Deux autres caches sont en train de se détériorer doucement. Or à la date du 11 mars 2015 rien n'a été fait afin de déconnecter le circuit électrique. Les DP UNSA demandent un suivi plus sérieux des installations.

Réponse :
Les éclairages et les luminaires des escaliers en question ont été changés.

QUESTION UNSA N° 15 03 102 IR PUJ

Reprise QUESTION UNSA N° 15 02 67 IR PUJ
REPRISE QUESTION UNSA N° 15 01 32 IR PUJ

L'hébergement au Secrets Royal Beach en "all inclusive" mentionne sur la notice escale la prise en charge totale des frais de restauration pour le PNC. En revanche sur CREW l'onglet indemnités stipule un montant d'IR, laissant supposer que le PN pourrait en percevoir une.

Les DP UNSA demandent à l'entreprise de faire en sorte qu'il n'y ait plus de confusion possible.
Réponse :
Cette demande est prise en compte et actuellement en cours de traitement.

Les DP UNSA demandent si l'entreprise est désormais en mesure d'apporter une réponse.
Réponse :
Nous travaillons à l'insertion d'un message sous CREW de sorte qu'il n'y ait plus de confusion, car il n'est pas possible de supprimer l'intégralité de la ligne des IR.

Les DP UNSA demandent si l'insertion d'un message sous crew a été réalisée

Réponse :
Le message n'est pas encore inséré car il subsiste la difficulté suivante : si nous insérons un message pour PUJ précisant le "all inclusive" ce même message apparaîtra automatiquement pour SDQ ce qui serait une erreur. L'Entreprise n'est pas en mesure actuellement de dissocier les messages pour ces 2 escales. En revanche, l'information sous CREW est donnée à titre indicatif, ce qui ne saurait constituer "la" référence.

QUESTION UNSA N° 15 03 103 GEN BILLET R2 LISTAGE DISSOCIE

REPRISE QUESTION UNSA N° 15 02 71 GEN BILLET R2-LISTAGE DISSOCIE
REPRISE QUESTION UNSA N° 15 01 82 BILLET R2 ET LISTAGE DISSOCIE
Reprise QUESTION UNSA N° 14 12 40 BILLET R2 ET LISTAGE DISSOCIE
Un PNC achète un billet RN/R2 mais ne se liste pas en même temps que l'achat. Plus tard le même PNC se liste sur le vol qu'il a choisi. Lorsque ce PNC se rend à la Borne Libre Service, afin de retirer sa carte d'accès à bord ou sa carte de « liste d'attente », il reçoit une carte sur laquelle est inscrit : « GO SHOW VEUILLEZ VOUS PRESENTER A UN COMPTOIR »
Lorsque ce PNC se rend au comptoir afin de se faire enregistrer, il se trouve fasse à un agent qui ne peut l'aider car il lui faut une « signature » afin de débloquer la situation. Ce même agent sol lui demandera de se présenter à un responsable clients ou un superviseur qui lui seul peut débloquer la situation.
Les DP UNSA demandent comment un PNC en R2/RN peut se trouver dans la position « GO SHOW » qui à priori n'est possible que pour un billet réservé de type R1.
Les DP UNSA demandent que ce problème soit résolu rapidement.
Réponse :
Ce souci avait fait l'objet d'une intervention informatique visant à le corriger. La DVPI a pris bonne note de la ré-apparition de ce dysfonctionnement et va conduire une enquête pour le corriger.

Les DP UNSA demandent si le dysfonctionnement a été corrigé.
Réponse :
Ce souci est toujours en cours de traitement.

Les DP UNSA demandent si le dysfonctionnement est résolu
Réponse :
Nous avons fourni un cas précis au service des facilités de transport afin que l'on puisse apporter une solution au problème soulevé.

Les DP UNSA font remarquer qu'à la date du 06 mars 2015 le problème perdurait. Les DP UNSA demandent qu'une solution soit mise en place rapidement

Réponse :
Le listage se fait en GPNet mais GPNet ne connaît pas la notion de goshow. Le goshow est une notion escale.

Ce message est apparu sur une borne libre-service. Il a du apparaître pour un passager qui a souhaité s'enregistrer sans avoir au préalable effectué un listage. La BLS ne trouvant pas de dossier correspondant à la personne qui s'est identifiée, elle ne peut pas procéder à l'enregistrement. La BLS a du le renvoyer vers un comptoir afin de créer le dossier d'enregistrement en goshow. La DVPI prend en compte ce souci et fait le maximum pour le régler.

QUESTION UNSA N° 15 03 104 CONSIGNE BAGAGES

REPRISE QUESTION UNSA N° 15 02 82 Consignes Bagages
Les DP UNSA demandent :
- que les néons de la consigne bagages PN soient changés (8 néons hors service depuis Octobre 2014) dégradant le dépôt et la reprise des bagages PN.
- Que la consigne soit dotée d'un escabeau afin de faciliter le dépôt et la reprise des bagages PN

Réponse :
Ces demandes ne relèvent pas de l'instance QDP PNC. Elles sont à adresser à l'instance QDP PS.

Les DP UNSA font remarquer qu'il ne relève pas des attributions des Délégués du Personnel PNC d'adresser leur question à l'instance QDP PS, cette tâche relève des prérogatives de la direction.

Réponse :
Les remarques à adresser à l'instance QDP PS sont à porter par les Délégués du Personnel Sol.

QUESTION UNSA N° 15 03 105 CONSIGNE BAGAGES ET BLOC RESERVE

Les DP UNSA demandent si des places sont réservées à la consigne bagages à l'usage exclusif des PNC en bloc réserve.

Réponse :
Il n'y a pas de places réservées à la consigne bagages pour certains utilisateurs.

QUESTION UNSA N° 15 03 106 Uniforme

REPRISE QUESTION UNSA N° 15 02 83 Uniforme
Les DP UNSA PNC demandent quelle est la procédure pour les PNC qui, rentrant de vol le vendredi et repartant en vol le lundi suivant à 14H00, doivent donner leur uniforme à nettoyer à Séquoia. Les DP font remarquer que beaucoup de PNC n'ont qu'un seul uniforme pour les 2 dernières années, et que Séquoia n'est livré que le lundi après-midi.

Comment les PNC concernés peuvent-ils respecter les règles de présentation de l'uniforme sur chaque vol ?
Réponse :
Merci de nous communiquer les nom et matricule des PNC n'ayant qu'un seul uniforme.

Les DP UNSA sont dans l'incapacité de communiquer les noms et matricules de PN concernés car nous n'avons pas les dates et lieux de naissances des arrières-grands parents de ces PNC.

Plus sérieusement Les DP UNSA observent qu'une fois en encore la direction ne répond pas aux questions que posent les délégués du personnel. Il s'agit d'un cas d'espèce, merci de donner une réponse à la question posée.

Réponse :
A la connaissance de l'Entreprise, il n'y a pas de PNC dans cette situation.

QUESTION UNSA N° 15 03 107 VESTIAIRES ET TOILETTES

Reprise QUESTION UNSA N° 15 02 89 Vestiaires et toilettes
REPRISE QUESTION UNSA N° 15 01 47 Vestiaires et toilettes

REPRISE QUESTION UNSA N° 14 12 72 Vestiaires et toilettes
Les DP UNSA demandent la remise en état des vestiaires au niveau 0 tant masculins que féminins. Climatisation et ventilation absentes, tables de support bagage s'écroulant, installation des toilettes défectueuses etc.…
Réponse :
L'ensemble des éléments défectueux a fait l'objet d'un inventaire. L'Entreprise a demandé des devis pour leur remise en état.

Les DP UNSA demandent où en est la remise en état.
Réponse :
Une visite d'inspection a eu lieu le lundi 26 janvier 2015 avec le CHSCT PNC. Nous sommes en attente des conclusions et remarques suite à cette visite.

Les DP UNSA demandent les conclusions et remarques suite à cette visite.
Réponse :
Cette question ne relève pas de l'instance QDP PNC. Une présentation a été faite à l'ensemble des élus lors du CHSCT PNC ordinaire du 19 février dernier, concernant le calendrier des interventions.

Cette question relève bien de l'instance QDP PNC, il est également dans les prérogatives des DP de circuler dans l'entreprise, de faire remonter à l'employeur les réclamations des salariés, ainsi que les non conformités constatées. Les CHSCT travaillent sur un autre plan.

Les DP UNSA font remarquer que lorsqu'ils font remonter des problèmes comme les caches éclairages qui se consument la direction ne réagit pas.

Les DP UNSA demandent où en est la remise en état des éléments défectueux.

Réponse :
Les non-conformités relevées et signalées par les Délégués du Personnel PNC et relevant de l'instance QDP PNC ont été prises en compte par l'Entreprise qui a commandé les travaux de réparation, changement, remise en état nécessaires dans un délai acceptable et raisonnable. Le suivi du calendrier des interventions n'est pas du ressort des Délégués du Personnel.

QUESTION UNSA N° 15 03 108 GEN DOUCHES DO

REPRISE QUESTION UNSA N° 15 02 90 GEN DOUCHES DO
REPRISE QUESTION UNSA N° 15 01 52 GEN DOUCHES DO
Reprise QUESTION UNSA N° 14 12 60 GEN DOUCHES DO
Les DP UNSA demandent que les douches situées au niveau zéro de la DO soient remises en état de fonctionnement dans les plus brefs délais. Une d'entre elle est hors service depuis plusieurs semaines.
Réponse :
Un devis pour une remise en état a été demandé. A réception des devis demandés, il sera nécessaire de les analyser afin de prendre la décision appropriée

Les DP UNSA demandent un point sur la remise en état demandé. L'analyse des devis a t-elle été effectuée, et une décision a t-elle été prise.
Réponse :
Une visite d'inspection a eu lieu le 26 janvier 2015 avec le CHSCT PNC. Nous sommes en attente des conclusions. Par ailleurs, comme évoqué en séance, en cas de manque de savon, il convient d'alerter la personne derrière le comptoir à la réserve s'il s'agit d'une douche de la réserve ou la personne derrière le comptoir de la consigne bagages s' il s'agit d'une douche du niveau 0.

Les DP UNSA demandent les conclusions et remarques suite à cette visite
Réponse :
Cette question ne relève pas de l'instance QDP PNC. Une présentation a été faite à l'ensemble des élus lors du CHSCT PNC ordinaire du 19 février dernier, concernant le calendrier des interventions.

Cette question relève bien de l'instance QDP PNC, il est également dans les prérogatives des DP de circuler dans l'entreprise, de faire remonter à l'employeur les réclamations des salariés, ainsi que les non-conformités constatées. Les CHSCT travaille sur un autre plan.

Les DP UNSA font remarquer que lorsqu'ils font remonter des problèmes comme les douches qui créés une réelle gène pour les PNC et qui de plus met l'entreprise en faute par rapport à l'application du Code du Travail, la direction ne répond pas aux questions posées.

Les DP UNSA demandent où en est la remise en état des éléments défectueux.

Réponse :
Les remontées exprimées par les Délégués du Personnel ont été prises en charge par l'Entreprise. Le suivi des mesures correctives ne relève pas du périmètre des Délégués du Personnel.

QUESTION UNSA N° 15 03 109 FORMULAIRE VISA US

L'établissement du formulaire en vue de l'obtention du visa US prend, d'après une communication de l'entreprise trente minutes. Ce visa n'est obligatoire que pour entrer sur le territoire US pour raisons professionnelles. Cette démarche doit être réalisée sur du temps de travail.

Les DP UNSA rappellent qu'il s'agit d'une exigence de l'employeur afin que celui puisse le programmer sur des vols à destination des Etats Unis d'Amérique.

Les DP UNSA demandent une immobilisation afin de satisfaire à cette obligation règlementaire.

Réponse :
Le formulaire de renouvellement est valable 1 an. Il appartient au PNC de s'organiser pour le remplir en fonction de ses disponibilités. Pour ces raisons il ne sera pas répondu favorablement à la demande.

QUESTION UNSA N° 15 03 111 PORTES BADGES MAIN LIBRE VISITEURS DO

Les Personnes qui accompagnent un PNC à la DO se voient remettre un badge main libre en contre-partie d'un document d'identité laissé au poste de contrôle. Or le badge main libre ne peut pas être porté de façon visible afin d'identifier la personne car les agrafes ne tiennent plus après les vêtements.

Les DP UNSA demandent que les agrafes des badges soient changées.

Réponse :
Les attaches, signalées comme défectueuses, sont changées .

QUESTION UNSA N° 15 03 114 STAGE DE CONNAISSANCE AERONAUTIQUES

Les DP UNSA demandent que dans le cadre du Compte Personnel de Formation soit intégrée une formation de connaissances aéronautiques destinée aux PNC.

Réponse :
Les listes de formation éligibles au titre du CPF ne sont pas encore publiées. La mise en oeuvre du CPF se fera progressivement, dans le respect des décrets de la nouvelle loi sur la formation professionnelle.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 33 PAIEMENT E LEARNING NON PROTOCOLAIRE

Reprise question SNPNC/FO N° 15 02 73
Les DP SNPNC/FO réclament le paiement d'une journée sol et en heure décomptées, à tous les PNC ayant réalisé leur E Learning jusqu'à ce jour en application du protocole T15.
Réponse :

La réponse est en attente.

Les DP SNPNC/FO demandent la réponse à cette question.

Réponse :
Nous appliquons le paiement des HC conformément à la valorisation prévue pour tout type de e-learning.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 34 CYCLES MENU MH RIO SAO

Reprise question SNPNC/FO N° 15 02 75
Les DP SNPNC/FO réclament le changement des menus MH PEQ au départ de RIO et SAO.
QUESTION SNPNC/FO N° 15 01 91 Cycle menu eìquipage deìpart Rio et SAO
Les DP SNPNC/FO reìclament le changement de cycle de menu eìquipage au deìpart de Rio et Sao Paulo.
Reìponse :
Nous vous remercions de vouloir bien nous preìciser si la demande concerne le SN, le BH et/ou le MH, ou bien l'ensemble, et ce qui pose souci afin d'apporter une reìponse adapteìe
Réponse :
Réponse en attente.

Les DP SNPNC/FO demandent la réponse à cette question.

Réponse :
Le cycle de menus PN suit celui des clients. Il vient d'être modifié.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 35 MEP

Reprise question SNPNC/FO N° 15 02 75
Les DP SNPNC/FO réclament la diffusion de ces modalités en cabine W et S à tous les PNC.
QUESTION SNPNC/FO N° 15 01 99 MEP en cabine M sur LC
Les DP SNPNC/FO reìclament que l'entreprise diffuse aÌ l'ensemble des PNC et des escales les nouvelles reÌgles qu'elle compte mettre en place unilateìralement sur les vols exploiteìs avec une cabine M. AÌ savoir que seuls des PNC deìclencheìs en exploitation sur une mise en place voyageraient en M si la cabine W est deìjaÌ survendue sachant que la vocation C et J est maintenue et que la MEP en S systeìmatique l'est aussi.
Reìponse :
Une communication sera effectueìe aÌ l'ensemble du PNC sur les modaliteìs d'application de cette proceìdure.
Réponse :
Une communication est toujours en cours d'étude.

Les DP SNPNC/FO demandent où en est cette communication et de plus demandent à l'entreprise de tout mettre en œuvre pour la finaliser au plus vite, soulignant qu'elle est très prompte à communiquer sur d'autres sujets plus à son avantage.

Réponse :
L'Entreprise renouvelle sa réponse du mois précédent.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 38 CABIN PAD HST

Reprise questions SNPNC/FO N° 14 12 48 et N° 15 02 20
Face à la dématérialisation sans cesse croissante des contacts, informations et documentations au sein de l'entreprise, les DP SNPNC/FO demandent à quelle date les HST seront dotés de cabinpad individuel?

Réponse :
Il n'est pas prévu de doter les HST de CabinPad individuel.

Les DP SNPNC/FO sont informés par la DRH PNC que des réunions ont lieu en vue d'équiper les HOST/STEW d'Ipad et qu'une décision doit être prise très prochainement. Les DP SNPNC/FO demandent où en sont les réflexions quant à la dotation d'Ipad pour les HST ?

Réponse :
Cette réflexion est toujours en cours.

Les DP SNPNC/FO demandent quand la dotation en CabinPad aux HST est-elle prévue ?
Réponse :
Il n'est pas prévu de doter les HST de CabinPad individuel.

À l'heure où l'entreprise souhaite être en première ligne en ce qui concerne le développement durable, il semble aberrant qu'elle ne dirige pas ses réflexions sur les
montagnes de papier qui sont gaspillées lors des révisions successives de ses manuels.

De plus, le mode de communication de l'entreprise est tourné vers le e-casier, il serait extrêmement pratique pour tous que les PNC soient dotés de CabinPad.

Par conséquent, les DP SNPNC/FO demandent si l'entreprise pourra à nouveau réflechir sur le bien-fondé de cette dotation pour tous ses PNC y compris les HST.

Réponse :
La réflexion a été menée conduisant à une impossibilité budgétaire de doter cette année les HST.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 39 PAS DE CHOIX POUR LES R1

Reprise question SNPNC/FO N° 15 02 46
Depuis plusieurs mois voire une année, il est devenu impossible pour les R1 de choisir leurs sièges sur le site GPNET. Le lien censé ouvrir le plan de l'avion n'est pas valide.
Les DP SNPNC/FO exigent que cette possibilité tout à fait légitime soit à nouveau offerte aux passagers R1.

Réponse :
Le lien est opérationnel. Toutefois, en fonction de l'équipement utilisé, il est nécessaire d'effectuer les mises à jour de JAVA pour accéder correctement à cette fonctionnalité. Si un dysfonctionnement spécifique est noté, merci de fournir l'ensemble des éléments nécessaires pour le corriger : (matricule, vol et date, jour et heure de connexion, type de matériel et de connexion utilisés).

Mme X a fait trois réservations (Mme/M./Melle X) A/R NCE/HAV/NCE les 20 DÉC. 2015 et 03JAN 2016. Il lui a été impossible d'accéder au plan de cabine pour réserver des sièges contigus.

Réponse :
Merci de communiquer à l'Entreprise comme précisé dans la réponse du mois dernier, le type de matériel et de connexion utilisés ainsi qu'a minima le ou les jours de tentatives d'accès au plan cabine.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 40 POINTS GISMAU

Reprise question SNPNC/FO N° 15 02 74
Les DP SNPNC/FO réclament l'augmentation du nombre de points pour la campagne GISMAU actuelle.

Réponse :
Il n'est pas envisagé d'augmenter le nombre de points dans le cadre la campagne Gismau 2015.

Les DP SNPNC/FO rappellent à l'entreprise que les PNC MC et CC sont amenés à porter leur uniforme plus d'une dizaine de jours par mois et qu'à ce rythme la qualité des différentes pièces de l'uniforme se détériorent rapidement, par exemple le tee-shirt bleu ciel qui tourne rapidement au blanc neige (idem le foulard) les bottines féminines dont les semelles se décollent avec les premières pluies et la ceinture féminine rouge dont le cuir se coupe rapidement.

Pour ces différentes raisons, les DP SNPNC/FO réitèrent leur demande d'une augmentation des points pour la campagne GISMAU à venir pour l'ensemble des PNC.

Réponse :
La Direction confirme que le quota de points est inchangé pour la campagne GISMAU en cours.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 41 R1 MEDAILLE

Le R1 médaille est prioritaire pour un surclassement en J. Les DP SNPNC/FO demandent pourquoi Mme X n'a pas été suclassée en R1 médaille sur le SCL du 9 février 2015, suite à un bidouillage des agents sol?
D'autant que le sol n'aurait finalemnet pas enregistré Mme X en billet médaille afin de pouvoir surclasser quelqu'un d'autre.
Les DP SNPNC/FO demandent une réponse point par point.
Les DP SNPNC/FO demandent que de telles pratiques cessent.

Réponse :
L'Entreprise a mené une enquête afin de reprendre l'ensemble des éléments de ce dossier. Les faits constatés ont été transmis à la DVPI afin que les actions correctives soient décidées et menées.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 43 ENTRETIENS ANNUELS

Les DP SNPNC/FO réclament la liste des items abordés lors d'un entretien annuel standard avec un PNC.
Les DP SNPNC/FO souhaitent également connaître le bien fondé de ces entretiens annuels qui sont sensés remotiver les PNC.

Réponse :
Il n'existe pas de liste exhaustive d'items à aborder lors de l'entretien annuel; Il ne s'agit pas d'un entretien de remotivation mais d'un moment privilégié de dialogue avec l'instructeur au cours duquel il convient d'évaluer la performance du PNC sur la période écoulée et de fixer des objectifs individuels pour la période à venir.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 45 VISA CHINE HORS CDL ASI

Les DP SNPNC/FO demandent pourquoi des PNC sur d'autres CDL que l'ASI et compétents sur A 340 et B 777 se voient imposer de faire leur visa Chine.

Réponse :
L'Entreprise définit les besoins nécessaires à l'exploitation de nos lignes. Cela comprend, entre autre, la réalisation de visas dans les pays où il est nécessaire.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 53 PALU SSG

Les DP SNPNC/FO réclament des nouvelles de la santé de l'hôtesse qui a contracté le palu mi février à Malabo et qui a été transportée inconsciente à l'hôpital.

Réponse :
Madame X a bénéficié d'une prise en charge médicale adaptée à son état de santé. Le service de santé au travail IO.ZM rappelle à ce sujet l'importance d'une prise en charge médicale précoce pour faciliter l'évolution positive de toute maladie infectieuse évolutive. Par ailleurs, compte tenu du secret médical auquel les médecins sont soumis , ils ne peuvent communiquer sur l'état de santé des salariés.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 59 Sale le Finger

Les DP SNPNC/FO demandent à l'entreprise de bien vouloir faire un rappel ferme à ADP concernant la propreté des passerelles. Celles-ci sont de plus en plus sales et donnent aux passagers une image désastreuse de la Compagnie avant même de monter dans l'avion.

Réponse :
Ce sujet est remonté à ADP qui est en charge des mesures correctives.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 65 Ca sent pas bon!

Mme X est allée récupérer son uniforme chez Sequoia le 27/02/2015 à 8h30, avant son briefing.

En le récupérant, il y avait 2 boutons de veste cassés et son uniforme sentait le chien mouillé.
Elle n'a pas pu le faire constater faute de temps et n'a trouvé personne à son secteur ni au bureau ' cadre de permanence'.

Les DP SNPNC/FO demandent que tous ces points lui soient rendus et demandent les raisons de ces dysfonctionnements.

Réponse :
Nous n'avons retrouvé aucun mail envoyé par cette PNC à l'issue de son vol et aucun constat n'a été effectué par sa hiérarchie à bord. Il ne sera donc pas restitué de points. En revanche, nous pouvons proposer à Mme X deux boutons de rechange.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 68 Question orale sans réponse

Les DP SNPNC/FO réclament les motifs des absences de réponses aux questions orales du mois dernier au motif qu'il s'agissait de questions orales en dépit du code du travail.

Réponse :
L'Entreprise répond à l'ensemble des questions. Cependant, certaines questions nécessitent un traitement plus long, notamment pour des enquêtes et des recherches. Pour cette raison, il peut arriver qu'un délai de réponse soit nécessaire.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 69 Questions orales

Les DP SNPNC/FO réclament une réponse aux questions orales posées sur le mois en cours.

Réponse :
L'Entreprise apporte une réponse à toutes les questions posées sur le mois en cours.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 70 INSECTISIDES DANS PRES

Les DP SNPNC/FO réclament que soit maintenue la procédure de désinsectisation manuelle dans les PRE pour les avions traités.

Réponse :
Il ne sera pas répondu favorablement à cette demande. L'organisation actuelle répond aux exigences sanitaires, et est déclinée de la façon suivante :
La procédure de désinsectisation dite "Rémanente" inclut le traitement des postes repos équipages (PRES).
La méthode dite "Cales enlevées" est maintenue sur les escales Indiennes (BLR-BOM-DEL).

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 72 CATALOGUE DES VERSIONS NON PROTOCOLAIRE

Les DP SNPNC/FO réclament la mise en conformité des versions du catalogue des versions avec les règles qui établissent les compopeq décrites dans le protocole Transform 2015.

Réponse :
Une version actualisée du catalogue des versions a été remise aux organisations professionnelles, par la DRH PNC, semaine 13.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 73 MEP sur avions commercialisés M

Les DP SNPNC/FO réclament la diffusion de la règle de transport en MEP des PNC sur vols sans cabine Y sur LC. A savoir cabine réservée W ou S en sortie de TDS à vocation C ou J.

Réponse :
Il n'est pas prévu de réserver les S1 en cabine S ou W en sortie de TDS pour les vols sans cabine Y.

Equipement/Classes Transport /Classes Réservation							
	Vols LC	Vols LC	Vols LC	Vols LC COI Hors DOM	Vols LC COI Hors DOM	Vols LC COI DOM	Vols Intra COI
Type de billets	EQ Classe Transport PJWY	EQ Classe Transport JWY	EQ Classe Transport JWM	EQ Classe Transport CWM	EQ Classe Transport CM	EQ Classe Transport CSM	EQ Classe Transport CY
	ex NYC	ex CCS	ex BKK/CUN/LIM	MRU/HAV/SDQ/PUJ/SXM/TNR	MRU/HAV/SDQ/PUJ/SXM/TNR	PTP/FDF/CAY/RUN	Ex PTP-FDF/ FDFCAY
	Equipement P8 J67 W28 Y2	Equipement J35 W24 Y2	Equipement J14 W32 M4	Equipement C14 W32 M422	Equipement C36 M396	Equiment C14 S32 M422	Ex PTPPAP/PAPMIA/PTPMIA
MEP S1	Classes transport J Y	Classes transport J Y	Classes transport J M	Classes transport C M	Classes transport C M	Classes transport C S M	Classes transport C Y
	Classes réservations : Q-L-Y	Classes réservations : Q-L-Y	Classes réservations : Q-L-Y	Classes réservations : Q-L-Y	Classes réservations : Q-L-Y	Classes réservations : A-W	Classes réservations : Q-L-Y

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 74 Programmation planète MEP

Les DP SNPNC/FO réclament la programmation de planetmep pour application sans confusion possible des MEP en W ou S a vocation J ou C pour les PNC sur vols sans cabine Y sur LC.

Réponse :
Cette programmation ne correspond pas à la PAM 11.2.4.2

Note :
Sur tous les vols long-courriers équipés avec une cabine Premium Economy (cabine de transport identifiée W dans la version d'exploitation) celle-ci n'est pas ouverte à la réservation pour les passagers à réduction non commerciale.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 75 MEP MC

Les DP SNPNC/FO réclament les nouvelles règles de MEP sur MC et CC sans dégrader les MEP des PNC avec le projet de version bicabine?

Réponse :
Le CC n'est pas concerné par la modification de la version bi-cabine.
pour le MC : la construction des tarifs a été faite dans la classe arrière Y (classe la plus haute) en tenant compte des contraintes PNC qui nous avaient soumises en 2009.
Il n'y a donc pas de dégradation du Produit pour les MEP des PNC sur le MC.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 79 CC froid

Les DP SNPNC/FO réclament le nombre de PNC MC n'ayant pas eu leur collation chaude mais une collation froide sur moyen-courrier en février.

Réponse :
Nous sommes en attente de la réponse du service concerné.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 80 DOUBLEMENT IR

Les DP SNPNC/FO souhaitent savoir comment il est possible de doubler les IR sur certaines dates et pas en cas d'absence de prestation PNC protocolaire.

Réponse :
Il n'existe pas de corrélation entre ces deux éléments. Nous vous remercions de préciser la question.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 81 RÉSERVATION DES PLACES EN w ou S sur Lc

Les DP SNPNC/FO réclament que soit automatisée la réservation des MEP en S ou W sur LC à la sortie des TDS et non plus en manuel la veille du vol empêchant ainsi les PNC de voyager dans ces cabines qui leur sont dûes.

Réponse :
Il n'y aura pas d'automatisation de réservation des MEP en S ou W sur LC hors DOM.
Contrairement à ce qui est dit ci-dessus ce n'est pas un dû puisque autorisé uniquement sur les DOM. A cet effet, nous vous communiquons en complément un tableau explicatif.

Equipement/Classes Transport /Classes Réservation							
	Vols LC	Vols LC	Vols LC	Vols LC COI Hors DOM	Vols LC COI Hors DOM	Vols LC COI DOM	Vols Intra COI
Type de billets	EQ Classe Transport PJWY	EQ Classe Transport JWY	EQ Classe Transport JWM	EQ Classe Transport CWM	EQ Classe Transport CM	EQ Classe Transport CSM	EQ Classe Transport CY
	ex NYC	ex CCS	ex BKK/CUN/LIM	MRU/HAV/SDQ/PUJ/SXM/TNR	MRU/HAV/SDQ/PUJ/SXM/TNR	PTP/FDF/CAY/RUN	Ex PTP-FDF/ FDFCAY
	Equipement P8 J67 W28 Y	Equipement J35 W24 Y	Equipement J14 W32 M	Equipement C14 W32 M42	Equipement C36 M396	Equiment C14 S32 M422	Ex PTPPAP/PAPMIA/PTPMIA
MEP S1	Classes transport J Y	Classes transport J Y	Classes transport J M	Classes transport C M	Classes transport C M	Classes transport C S M	Classes transport C Y
	Classes réservations : Q-L-Y	Classes réservations : Q-L-Y	Classes réservations : Q-L-Y	Classes réservations : Q-L-Y	Classes réservations : Q-L-Y	Classes réservations : A-W	Classes réservations : Q-L-Y

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 90 D0 et Impossibilité de réaliser les tâches sécurité sûreté

Les DP SNPNC/FO réclament le temps calculé par l'entreprise dévolue à la réalisation d'une vérification A31 et une PREVOL sécurité au départ de Paris sur 777, 747, 380, 330340, 320.

Réponse :
Conformément aux jalons départ vol, le PNC dispose de 15 mn entre son arrivée à l'avion et l'embarquement des passagers pour réaliser les tâches qui lui incombent.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 91 D0 impasse sur la sécurité

Les DP SNPNC/FO réclament que soit rendu aux PNC le temps nécessaire pour réaliser les tâches de sécurité sûreté pour départ des vols Paris.

Réponse :
Il n'est pas prévu de modifier les timings mis en place.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 107 Temps de pause

Lorsqu'un CCP refuse de donner à son équipage le repos minimum réglementaire à bord afin de « faire passer les services », que risque un PNC qui resterait dans le PRE pour avoir son repos mini, si le CCP le faisait remonter à l'encadrement.

Les DP SNPNC/FO demandent une réponse claire et précise à la question.

Réponse :
Les tours de repos sont présentés au CDB par le CCP. Le CDB - responsable de la mission - a toute latitude pour valider - ou pas - cette proposition d'organisation, à laquelle doit se conformer tout membre d'équipage. Si le temps de repos réglementaire n'a pas été attribué au PNC, cela doit faire l'objet d'un RDV, signé par le CDB, et éventuellement d'un RDC. L'Entreprise traitera ensuite les non-conformités.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 120 MEP CLASSE RÉSERVATION Q Y

Les DP SNPNC/FO demandent comment les PNC peuvent être réservés en classe Y code Q sur PUJ et SDQ alors que la cabine est M. Les DP souhaitent savoir à quel code correspondent les cabines S W et M.

Réponse :
Sur tous les vols long-courriers équipés avec une cabine Premium Economy, La cabine de transport Premium Economy est identifiée W dans la version d'exploitation.
La cabine Premium Economy (W) n'est pas ouverte à la réservation pour les passagers à réduction non commerciale.
Les S1 sont réservés en cabine Economy avec vocation au surclassement en cabine Business.

Sur les lignes DOM de/vers PTP, FDF, CAY et RUN, la cabine de transport Alizé a toujours été identifiée S dans la version d'exploitation.
La cabine Alizé a changé de dénomination pour Premium Economy avec un service à bord de type Alizé.
La cabine de transport continue à être identifiée S dans la version d'exploitation
Aucune modification pour les passagers S1 sur les vols de/vers PTP, FDF, CAY et RUN, ils continuent à être réservés en cabine S (ex Alizé) avec vocation au surclassement en cabine Business

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 123 RDV et procédure disciplinaire

Les DP SNPNC/FO réclament l'arrêt de RDV commandité par l'encadrement auprès de la maîtrise alimentant un dossier de procédure disciplinaire et non visé par le CDB du vol concerné et encore moins par le PNC incriminé.

Réponse :
Merci de nous fournir les éléments concrets concernant ce dossier. Dans l'attente, un rappel a été formulé.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 124 E LEARNING SURETE

Les DP SNPNC/FO réclament l'arrêt du e-learning SURETE non protocolaire.
Les DP SNPNC/FO souhaitent savoir quel texte autorise AF à réaliser cette formation en e-learning.

Réponse :
Le protocole Transform 2015 prévoit la formation en e-learning.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 125 E learning déjà réalisé

Les DP SNPNC/FO réclament le paiement des HC sol Immo sol aux PNC ayant réalisé le e-learning.

Réponse :
Nous appliquons le paiement des HC conformément à la valorisation prévue pour tout type de e-learning.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 140 NAVETTE PEQ

Les DP SNPNC/FO demandent pourquoi la navette équipage qui a transporté l'équipage de l' AF007 du 4/03/15, le 5/03/15 au matin, entre l'avion et la Cité PN, avait une capacité de 22 places assises alors que l'équipage était composé de 21 PNC et 3 PNT.
Plusieurs membres d'équipage ont fait le transport debout, heureusement, ils avaient leur gilet jaune...
Ce manque de sécurité est inacceptable.

Réponse :
Nous demandons toujours à Transdev de transporter les équipages A380 avec des cars à soute pour éviter ces situations. Nous constatons qu'il y a eu ponctuellement une erreur d'affectation de bus pour ce vol. Cependant , il est possible de voyager en sécurité debout dans les bus à fond plat : il sont certifiés pour le transport de passagers debout (cf transport des PAX en navette vers l'avion ou navettes RATP)

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 141 PERTE DE LICENCE

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 141

Les DP SNPNC/FO demandent si les PNC qui se voient imputer une perte de licence avec refus de reclassement au sol conservent le bénéfice des facilités de transport? A raison de combien de billets par an (R1 et R2)? Le cas échéant, pour leurs enfants? leurs parents? les billets partenaires?
Une différence entre la perte de licence imputable ou non imputable au service est elle opérée dans ce cas?
Les droits au CE restent ils ouverts? le cas échéant sous quelles conditions?

Réponse :
Nous sommes en attente de précision sur le texte régissant ces modalités. Concernant les droits au CE et leurs modalités, la question ne relève pas de l'instance QDP PNC mais bien du CE.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 142 PERTE DE LICENCE 2

Les DP SNPNC/FO demandent si les PNC qui démissionnent de l'entreprise selon les dispositions de la convention d'entreprise soit entre 40 et 49 ans conservent le bénéfice des facilités de transport ? A raison de combien de billets par an (R1 et R2)? le cas échéant, pour leurs enfants? leurs parents? les billets partenaires?
Une différence entre la perte de licence imputable ou non imputable au service est elle opérée dans ce cas?
Les droits au CE restent ils ouverts? le cas échéant sous quelles conditions?

Réponse :
Nous vous remercions de bien vouloir nous fournir tous les renseignements nécessaires pour étudier cette demande (nom, matricule, ancienneté...). Concernant les droits au CE et modalités d'application, ces questions ne relèvent pas de l'instance QDP mais du CE.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 143 CEMA

Les DP SNPNC/FO demandent quelle est la démarche à effectuer afin qu'un PNC puisse transférer son dossier médical du CEMA de Roissy vers celui de Percy?

Réponse :
Le PNC se rend au CEMA de Roissy et demande à faire transférer son dossier; il doit alors remplir un questionnaire, complété des éléments techniques et administratifs détenus par le CEMA qui se charge, ensuite, du transfert.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 151 PAS DE PRESSING

Les PNC du groupe 32 dont les départs se font d'Orly n'ont par définition pas accès au pressing Sequoia de Roissy. Ils ont donc une carte 5 à sec. Mais lorsque ces PNC n'ont pas de pressing homologué dans leur région, ils n'ont AUCUNE possibilité de faire nettoyer leurs uniformes.
Pour exemple, M. X STW CILA qui habite à 10 kilomètres de Lannion (ville de 20 000 habitants) qui compte de nombreux pressings mais pas de 5 à sec. Après une dizaine de mails au service pressing, ils ont enfin répondu qu'il avait un pressing dans sa région oui mais à 27 kilomètres.
Il va de soi que personne n'a à faire 54 kilomètres A/R pour faire nettoyer son uniforme, et ceux 4 à 5 fois dans le mois.

Par conséquent, les DP SNPNC/FO demandent qu'une solution pécunière soit trouvée sous forme d'indemnité d'entretien pour M.X et tous les autres PNC dans son cas qui se feront connaître.

Réponse :
Les PNC du groupe 32 effectuent des vols au départ des bases d'Orly et de CDG. En l'occurrence monsieur X, en mars, a 2/3 de ses vols au départ de CDG, et 1/2 sur son planning de février. le choix de résider en province relève d'une décision personnelle, qui appartient à monsieur X. Monsieur X peut

disposer d'une carte pressing Sequoia s'il la souhaite. Il ne sera pas répondu favorablement à la demande d'indemnité d'entretien.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 154 STAGE P

Pendant le stage P une vidéo est diffusée montrant la mise en place du lit par un PNC. Or celui-ci boucle la ceinture une fois le siège allongé, puis installe le matelas et la couette.

Les DP SNPNC/FO regrettent que la sécurité passe encore une fois au second plan et demandent que cette vidéo soit refaite en montrant la ceinture de sécurité bouclée visible au dessus de la couette conformément à ce qui est demandé dans les annonces de sécurite « après décollage ».

Réponse :
Le PNC, une fois le surmatelas installé, croise les 2 sangles de la ceinture, mais ne boucle pas la ceinture.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 163 REMBOURSEMENT IR

Reprise question SNPNC/FO N° 15 02 92
Les délégués du personnel réclament le remboursement de 4 IR HND pour Mr X. Ce PNC à effectué 4 rotations 274 sur les 6 derniers mois avec un bloc départ(relevés d'activité disponibles) au delà de 21h15. Ces IR lui ont été retirés alors qu'elles sont censée être versés selon la PGK et la convention PNC.
Réponse :
Ce dossier est en cours d'étude.

Les DP SNPNC/FO demandent la réponse à cette question.

Réponse :
La régularisation a été effectuée.

QUESTION SUD AERIEN N° 15 03 02 SMS privés ?

Reprise 15 02 06 :
« Téléphone Air France. Les délégués Sud Aérien demandent si les téléphones pris par l'intermédiaire de l'entreprise sont considérés comme téléphones professionnels ou privés »

Suite à la réponse du mois dernier, les délégués Sud Aérien demandent si l'entreprise a accès aux SMS passés par les utilisateurs de cette « ligne professionnelle »

Réponse :
L'entreprise n'a aucunement accès aux SMS transmis par l'utilisateur sur le téléphone dont la ligne appartient à AF.

QUESTION CFDT N° 15 03 03 AME

Les DP de la CFDT font suite à leur question 15 02 01 et demandent à la direction si les réponses de la maitrise leur sont parvenues et quel traitement a été apporté à cette question ?

Réponse :
Nous vous remercions de préciser votre question car nous ne retrouvons pas de question en février sur ce sujet.

ASIE

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 27 PIECE IDENTITE

Reprise question 15 02 127/ 15 01 07
Les DP UGICT PNC demandent que leur soit fourni en séance le texte de l'arrêté préfectoral de Seine-st-Denis, sur lequel s'est appuyée la direction pour justifier du renvoi des pnc qui justifiaient de leur identité à l'aide d'un permis de conduire.

Réponse :
La question date du mois de janvier 2015 (15 01 07) et traite d'un PNC qui n'a pas été en mesure d'effectuer une Visu Avion le 15 décembre 2014. L'Extrait de l'Arrêté Préfectoral date du 23 janvier 2015 et vous a bien été remis. Il n'était pas en vigueur au moment où le PNC devait effectuer son stage.

AP 2015 043 du 23 Jan 2015

TITRE II
CONTRÔLE DES ACCÈS AUX ZONES DE SÛRETÉ SITUÉES CÔTÉ PISTE

ARTICLE 7 : Mise en œuvre des moyens de vérification et de contrôle des accès

L'accès aux zones de sûreté est conditionné à la vérification de l'autorisation d'accès, ou au contrôle du titre de circulation aéroportuaire et/ou du laissez-passer.

Les moyens, listés ci-dessous, pour vérifier ou contrôler les accès, sont utilisés selon les prescriptions relatives à la classification de chaque zone de sûreté considérée (ZD, ZD de ZSAR, PCZSAR) :

7.1 Moyens de contrôle des accès aux zones de sûreté à accès réglementé (ZD de ZSAR et PCZSAR)

La responsabilité de la mise en œuvre des moyens de contrôle revient à l'exploitant d'aéroport pour les accès communs.
La responsabilité de la mise en œuvre de ces moyens de contrôle revient à l'exploitant de l'accès privatif concerné par ces mesures.
Ces entités doivent immédiatement informer les services de l'État en cas d'anomalies.
Les modalités de mise en œuvre du contrôle d'accès doivent figurer dans le programme local de sûreté des entités concernées par ces mesures.
Le contrôle d'accès, des personnes autres que les passagers et les services de l'État en tenue d'uniforme mentionnés à l'article 12, comprend la combinaison du contrôle de la validité de l'autorisation d'accès (7.1) et de la vérification de l'adéquation au porteur (7.2).

7.2 Contrôle de la validité de l'autorisation d'accès

Le contrôle de la validité de l'autorisation d'accès peut être réalisé par l'un des moyens ci-après :

7.2.1 Contrôle visuel de l'autorisation d'accès

Une personne physique vérifie par un examen visuel, la validité de l'autorisation d'accès à la zone et aux secteurs associés. Pour les titres de circulation aéroportuaire (TCA), cet examen visuel implique également la vérification que le TCA présenté ne figure pas sur la liste des titres invalidés.

7.2.2 Contrôle automatisé de l'autorisation d'accès

Un dispositif de lecture automatisée vérifie la validité de l'autorisation d'accès à la zone et aux secteurs associés.

7.3 Vérification de l'adéquation au porteur

7.3.1 Vérification visuelle

Il s'agit du rapprochement entre les éléments portés sur l'autorisation (titre de circulation, certificat de membre d'équipage...) et ceux figurant sur l'un des documents en cours de validité suivants :

- Passeport ;
- Carte nationale d'identité ;
- Titres de séjour ;
- Permis de conduire ;
- Commission d'emploi, carte professionnelle ou de service pour les agents de l'État (DPAF, GTA et douane uniquement).

7.3.2 Vérification automatisée

Il s'agit du rapprochement automatisé entre les données biométriques contenues dans le titre de circulation et l'empreinte digitale présentée par le porteur. Tout exploitant ou organisme doit prévoir une procédure de vérification de la validité de l'autorisation d'accès aux zones de sûreté à accès réglementé conforme à la réglementation en vigueur afin d'éviter l'accès d'une personne non autorisée en cas de panne de cette technologie.
Les services compétents de l'État en tenue d'uniforme mentionnés à l'article 12 et les passagers ne sont pas concernés par le point 7.3.

8

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 51 PIECE D'IDENTITE

Reprise QUESTION UGICT CGT N°15 02 127/ 15 01 07
Mr X en stage qualification B 777, devait se rendre à une visualisation de l'avion à CDG le 15 décembre 2014. Mr X était dûment muni de sa CMC et de son permis de conduire comme pièce d'identité. L'instructeur sol du stage n'a pas autorisé Mr X à faire la visu avion au prétexte que son permis n'était soi-disant pas une pièce d'identité (se référant au manex). Il a donc renvoyé Mr X chez lui. A l'issu Mr X s'est retrouvé avec un trentième en moins pour … « absence »…

Les DP de l'UGICT/CGT rappellent que des erreurs peuvent éventuellement se cacher dans le manex, notamment concernant les pièces considérées officiellement comme des pièces d'identité. Or, en consultant le site « service public.fr », site officiel de l'Etat, il est bien stipulé que parmi les nombreuses pièces pouvant faire office de pièce d'identité, figure le permis de conduire, qui en est une à part entière.

Les DP de l'UGICT/CGT demandent donc que le trentième indûment prélevé à Mr X lui soit restitué. Et qu'à l'avenir le manex soit modifié en tenant compte des pièces officiellement retenues.
Réponse :
L'Admin.PNC 14.005 (saison d'instruction 2014/2015 du 10 février 2014) précise que les pièces d'identité acceptées sont les suivantes :
- Carte Nationale d'identité valide
- Passeport valide
- Carte de ressortissant à un état membre de l'Union Européenne ou de l'espace Economique Européen valide.
Il s'agit d'exigences spécifiques afin de pouvoir accéder en zone réservée. Le formateur du CESSPN fait appliquer les demandes de l'Autorité.
Nous ne pourrons répondre favorablement à votre demande de restitution du trentième à Mr X.

Les DP de l'UGICT CGT s'étonnent de la réponse de la direction car sur le site officiel de l'administration française service - public.fr précise que le permis de conduire est une pièce d'identité.
1-Les DP de l'UGICT CGT demandent que l'autorité de la zone réservée se mette en conformité avec l'administration française.
2-Les DP demandent la modification de l'admin .
3-Les DP de l'UGICT CGT demandent que le trentième soit restitué.
Les DP demandent une réponse point par point à ces questions

Réponse :
Un arrêté préfectoral peut être plus restrictif au plan local que le cadre national. L'arrêté préfectoral (AP 2013 3219 du 11 décembre 2013) en vigueur sur CDG à l'époque des faits relatés dans cette QDP, ne considérait pas le permis de conduire comme une pièce d'identité recevable pour pouvoir accéder en zones de sûreté situées côté piste (cas de la maintenance à CDG).
L'Admin PNC précisait les différentes pièces d'identités acceptées pour accéder en zone réservée.
Il ne pourra être répondu favorablement à votre demande de restitution du trentième

Les DP de l'UGICT/CGT demandent la modification du Manex.
Les DP de l'UGICT/CGT demandent la restitution du trentième étant donné que ce n'est pas la même information qui circule dans les différents référentiels de l'entreprise.

Réponse :
La réponse précédente est maintenue.

QUESTION UNSA N° 15 03 29 Attente débarquement

Reprise QUESTION UNSA N° 15 02 46 ATTENTE DEBARQUEMENT
REPRISE QUESTION UNSA N° 15 01 73 ATTENTE DEBARQUEMENT
Reprise QUESTION UNSA 14 12 122 ATTENTE DEBARQUEMENT
L'équipage du vol AF165 du 29/11 BKK/CDG a du attendre 1h pour faire débarquer les passagers, ratant pour beaucoup leur correspondance.
Les DP UNSA demandent les raisons de cette attente et que 24h de RADD leur soit attribués
Réponse :
Le personnel en charge des chaises roulantes était en sous effectif ce qui a généré une attente.

Il ne sera pas répondu favorablement à votre demande de repos division.

La réponse faite à cette question n'est pas (une fois encore) motivée.
Les DP UNSA demandent les raisons pour lesquelles : « il ne sera pas répondu favorablement à notre demande de repos division. »
Les DP UNSA demandent qu'au delà du délai de trente minutes après le bloc arrivée, et si les PMR sont toujours à bord, un transfert de responsabilité s'opère du PNC vers les ASC jusqu'à l'arrivée du service passerelle qui prendra nos pax en charge.
Réponse :
Nous avons donné les raisons de cette attente. Le transfert de responsabilité que vous évoquez dans votre question n'est pas de notre ressort et n'est pas prévu actuellement.

Les DP UNSA ont pris en compte les raisons de cette attente. Les équipages n'ont néanmoins pas à subir les dysfonctionnements existant entre la Société passerelle et l'entreprise Air France.
A ce titre, les DP UNSA demandent qu'une compensation soit octroyée à cet équipage qui a subi une attente supérieure aux 30mn réglementaires lors du débarquement.
Réponse :
La réponse précédente est maintenue.

Les DP UNSA demandent de manière générale, si un équipage au moment du débarquement doit attendre 2h à bord afin que le dernier pax soit pris en charge, et comment sera compensé ce "bénévolat" d'1h30 des PNC.

Réponse :
Il n'est pas prévu de compensation pour les PNC qui se trouveraient dans la situation que vous évoquez.

QUESTION UNSA N° 15 03 53 HKG

Le vol AF 188 CDG-HKG du 7 mars 2015 a été annulé suite à des pannes qui ont entraîné la butée du délai d'attente des PNC.
Avant l'annulation du vol, les PNC ont effectué le travail habituel qui se fait à bord avant la fermeture des portes de l'avion. Embarquement, distributions diverses, boisson d'accueil, etc.

Les DP UNSA PNC demandent :
- Pour quelle raison le vol a-t-il été annulé pour les PNC et non pas reporté au lendemain ?
- Le travail effectué par les PNC bien que non-rémunéré car effectué portes ouvertes et moteurs éteints doit néanmoins être reconnu par l'Employeur. En conséquence, une demande de repos Division de 12H est demandée par les DP pour les PNC du vol.

Réponse :
12 h de repos seront accordés à cet équipage.

QUESTION UNSA N° 15 03 70 Maladie en escale

A l'escale de Tokyo, le 14/02/2015, lors de la rotation de Mme X (Mat yyyyy), pour un retour prévu sur AF279 HND/CDG du 15/02/2015, a signalé avoir des symptômes proches de la grippe avec pic de fièvre à 38.8°C.
Assistée par le CCP et rentrant dans le cadre des risques associés au paludisme, l'hôtesse a décidé de contacter le médecin de l'escale (Dr Bliah)comme indiqué dans la notice HND, afin de pratiquer un test goutte épaisse. Impossible de joindre le docteur qui ce jour est absent. Son collaborateur leur donne l'adresse d'un hôpital.
A noter que cet hôpital n'est pas celui de la notice HND. Décision est prise de contacter le chef d'escale de permanence afin de l'informer et de bénéficier d'une aide pour la traduction sur place. Le numéro + 81. (0) 3 6459 9062 indiqué dans la notice escale ne répondra jamais et pour cause, puisque le lendemain le chef d'escale de permanence le 15/02 indique que ce n'est pas le bon. Arrivée à l'hôpital en taxi (total 2900 Yens A/R) les difficultés continuent.
Un traducteur parlant anglais est dépêché. Lorsque l'hôtesse finit par se faire comprendre, on lui dit qu'elle n'a pas rendez vous et que de surcroît, le spécialiste pouvant pratiquer le test n'est pas là ! Résultat, elle revient à l'hôtel sans avoir été traitée. Fort heureusement, son état se stabilise avec le repos (pics de transpiration sans fièvre).

Une fois de plus, la question se pose quant à l'efficacité de nos procédures en cas de maladie en escale. Dans ce cas précis, il s'agissait d'un risque de paludisme et ceci aurait pu avoir de graves conséquences!
Les DP UNSA demandent que la notice d'escale soit corrigée (n° de téléphone) et quelles sont les solutions envisagées par la direction face aux problèmes rencontrés.

Réponse :
Suite à votre retour d'information, la notice escale a été corrigée dès le 16 février afin que ce type d'incident ne se reproduise plus.
Il a été porté à la connaissance du CHSCT.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 48 HKG AF188 DU 07/03

Les DP SNPNC/FO réclament des explications sur le méga cafouillage de la ROT AF 188 du 07/03.
En effet suite à 2 pannes techniques sur l'A380, l'équipage a été contraint de faire un retour Cité PN vers 2h du matin.
Les PNC se sont retrouvés lâchés et livrés à eux-mêmes, en pleine nature sans hébergement pour les provinciaux, ni taxi pour les PNC qui avaient l'option, ni bon d'hébergement pour l'interprète chinoise qui est repartie le lendemain en vol (l'interprète a pu obtenir une chambre et les taxis ont été trouvés après 45 mn d'attente pour 3 PNC) . Les huit autres provinciaux ont été abandonnés en pleine nuit sans aucune explication.
Il est inconcevable que des PNC ne soient pas pris en charge par les différents services de l'entreprise à n'importe quelle heure du jour et de la nuit, a fortiori lorsque le débarquement est du fait de l'entreprise.
D'autant plus que le cadre PNC du CCO s'était engagé auprès de l'équipage pour les chambres des salles de reserve leur soient ouvertes. Le temps que les PNC regagnent la DO, il n'y avait ni chambres ouvertes, ni huissier, ni cadre PNC de permanence, ni même le cadre PNC du CCO qui était parti se coucher, lui!
Il est impensable qu'il n'y ait pas un service restreint dédié aux équipages qui rentre tard dans la nuit à la Cité PN suite à une panne technique.

Les DP SNPNC/FO veulent connaître les moyens mis en œuvre à ce jour par la Cie pour que plus jamais cet événement amateur ne revienne gâcher la vie des PNC.

Les DP SNPNC/FO demandent que ces vols annulés du fait de l'entreprise soient gérés exactement comme des vols recalés, avec des chambers pour les PNC qui le souhaitent.

Les DP SNPNC/FO demandent qu'au moins un cadre PNC reste jusqu'au départ du dernier vol, à l'instar des PNC de réserve, qui plus est lorsque le cadre en question est en relation téléphonique avec l'équipage qui lui attend de connaître son sort dans l'avion.

Au vu de tous ces éléments, les DP SNPNC/FO demandent 48h de repos division pour ces PNC qui ont subi bien des péripéties cette nuit là et pour la plupart ont perdu leur DDA, les heures de vol et les indemnités y afférant.

Réponse :
Le PNC CCO a quitté son poste à 2h30 du matin après avoir traité par téléphone avec le CCP les conséquences PNC de cet incident d'exploitation.
Il a en partant laissé son numéro de téléphone personnel au CCP en cas de besoin.
Aucune chambre des salles de réserve n'a été promise, mais la salle de repos PNC au niveau 0 de la Cité à été mise à disposition (voir mail du CCO ci-dessous).
L'attribution de chambre n'est pas prévu dans les accords en cas d'annulation de vol.
D'une façon générale le numéro de téléphone du PNC CCO lorsqu'il quitte son poste bascule vers la régulation PNC LC pour la nuit jusqu'à l'arrivée du PNC CCO du matin.
La régulation peut si nécessaire contacter le PNC CCO à son domicile dans le cadre d'une astreinte téléphonique prévue dans sa fiche de poste.
Nous confirmons donc que tout PNC a la possibilité d'entrer en contact avec un Cadre PNC du CCO 7/7 H24.
12 h de RADD ont été accordés à cet équipage.

INFORMATION PNC CCO

Bonsoir,

Avec l'accord du Chef de Quart, veuillez ouvrir la Salle Transat pour en laisser l'accès à cet équipage.

Merci par avance de votre aide.

Bien Cordialement,
Le Permanent PNC CCO
IS.MX CO - de 6h à 23h
0141565072 / 0673534396

PRODUIT MC

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 81 Nouveau service MC/ Kérosène

Les DP UGICT CGT demandent quel est surcoût de kérosène dû au changement de service MC?

Réponse :
Le projet Smart and Beyond a pour objectif la reconquête de nos clients sur Moyen Courrier. Air France s'efforce d'être plus performant et de trouver le juste équilibre entre la satisfaction du client et le respect de ses engagements éco-responsables. Le projet smart and beyond permet d'alléger le poids du matériel transporté :
- en cabine : moins 2 KG par siège sur les avions rétrofités
- pour le catering : si le poids de la future vaisselle est supérieur au poids actuel, , le poids au global transporté sera en nette diminution compte tenu de la suppression de la cabine Premium Economy qui bénéficie jusqu'à maintenant d'une prestation Business.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 83 Nouveau service MC

Les DP UGICT CGT demandent à connaitre le poids des nouveaux plateaux passager business sans les aliments.

Réponse :

Le poids des plateaux sur les vols Short et Moyen est de 980gr dont 250 gr d'aliments. Sur les vols Longs et Xlongs le poids est de 1800 gr dont 410gr d'aliments. Les aliments panifiés sont offerts en corbeille.
Le poids des plateaux peut varier suivant la prestation (breakfast, collation ou repas).

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 85 Nouveau service MC

Les DP UGICT CGT demandent à connaitre le poids des nouveaux plateaux passager business avec les aliments.

Réponse :

Le poids du plateau en porcelaine Massaud est de 980 grammes sur les vols Short et Médium et 1kg980 sur les vols Longs et Xlong. Ce poids peut varier en fonction de la prestation.

QUESTION CFTC N° 15 03 04 Reprise

Les DP CFTC demandent le résultat de l'analyse des retours.
QUESTION CFTC N° 15 02 07 Etiquette Bag
Les DP CFTC demandent ce que compte mettre en place l'entreprise pour éviter que les passagers arrachent les étiquettes rouges « under seat » retrouvées en nombre dans les passerelles.
Réponse :
Le test "Under seat" s'est terminé le 15 février.
L'ensemble des retours sera analysé, y compris ceux concernant les étiquettes arrachées.

Réponse :
Après cette période de test, il s'avère que la mise en oeuvre logistique au niveau du sol a été disparate selon les escales. Cette procédure a toutefois montrée une utilité pour le PNC avec un embarquement fluidifié pour près de 50% des vols concernés.
Compte tenu de ce retour, cette procédure sera poursuivie au départ de CDG sur la porte F33 en self boarding mais aussi au départ de toutes les escales bout de lignes Europe.

Concernant le tag bagage cabine et le process appliqué, des adaptations sont en court suite au REX de l'expérimentation. (Solidité de l'étiquette évitant l'arrachement, clarification du message pour les passagers aux issues de secours, information sur les CAB et révision de la politique communication auprès des agents sol).

QUESTION UNAC N° 15 03 01 OFFICE, CABINE ET PRESTATIONS MC

Les délégués du personnel UNAC relèvent à nouveau des non conformités concernant le chargement des offices et la qualité des prestations impactant la QDS et alourdissant la charge de travail du PNC au départ des escales suivantes:
AF 1995 BUD-CDG du 08/03 : un seul four sur trois à l'office avant est muni de grilles
AF 1400 CDG-MAD du 08/03 : un seul four muni de grilles au galley avant, absence de pain pour la cabine C.
AF 1601 MAD-CDG du 09/03 : un four sur les 2 est équipé d'un extracteur et de grilles au galley avant, absence de cakes salés.
AF 1462 CDG-ARN du 09/03 : les plumiers chargés ne sont pas cerclés.
AF 1263 ARN-CDG : les coussins sur le siège central n'ont pas été mis lors de la mise en version de la cabine C.
AF 1050 CDG-CPH du 10/03 : les cakes salés ne sont pas dans le four comme prévu au galley avant. Ils étaient stockés dans le container 101B qui n'était pas en façade.

Réponse :
Concernant l'absence de grille dans les fours, il s'agit de non conformités qui ont fait l'objet de rappels auprès des centres Servair concernés.
Concernant les plumiers, les problèmes de fiabilité de la machine de cerclage sont en cours de résolution avec l'achat d'une nouvelle machine.
Concernant l'absence de pain C (CDG-MAD du 8 mars) et de cake salés (MAD-CDG du 9 mars) il s'agit de non conformités qui ont fait l'objet d'un rappel et qui seront reportées en réunion bimestrielle AF/Servair.
Concernant les mise en version, à partir du 1er avril avec le lancement du nouvaeu produit S&B, un suivi quotidien sera réalisé pour prévenir toutes non conformités.
Concernant le vol CDG-CPH, les cakes salés doivent être chargés dans les fours, cette non conformité a fait l'objet d'un rappel auprès des équipes servair.

QUESTION UNAC N° 15 03 06 BAGAGES CABINE

Les délégués du personnel UNAC demandent pour quelles raisons la proceìdure de contrôle des bagages cabine n'a pas été respectée sur le vol AF1062 - 06/02/2015 - CDG/ARN ce qui impacte la SST et alourdit la charge de travail du PNC : 7 bagages cabine mis en soute dont 2 hors gabarit.

Réponse :
La lecture des rapports Indigo établi par l'agent passage n'apporte aucun éléments qui nous permettent d'expliquer la présence de 2 bagages hors norme. Les personnels au sol sont régulièrement sensibilisés au sujet des bagages cabine et des briefing d'équipes mettent l'accent sur le contrôle et le prélèvement des bagages à l'embarquement.

QUESTION UNAC N° 15 03 27 CHARGEMENT NON CONFORME SUR MC

Sur l'AF 1845 SVO/CDG du 22 février 2015, le chargement du galley avant était non conforme: un pack de 6 bouteilles d'eau se trouvait par terre, un sac de glaçons et un plateau C étaient également posés sur le galley.
Les délégués du personnel UNAC demandent à l'entreprise les raisons de ces dysfonctionnements et que cessent ces non conformités.

Réponse :
Le traiteur de SVO a été informé de cette non-conformité par le support exploitation commissariat bout de lignes. Des mesures correctives seront rapidement prises et mises en œuvre.

QUESTION UNAC N° 15 03 41 NOUVEAU SERVICE MC ET BAGAGES

Les délégués du personnel UNAC demandent quelle sera la règle d'emport des bagages pour les clients de la gamme tarifaire "eco flex" à compter du 1er avril, clients qui, actuellement, sont installés devant le rideau et ont droit à 2 bagages et un accessoire.

Réponse :
La règle d'emport des bagages cabine par les clients Economy Flex est de 1 bagage de 12 Kg + 1 accessoire. Cette règle reste inchangée par rapport à la politique qui était appliquée en Premium Eco sur moyen Courrier.

QUESTION UNAC N° 15 03 46 BAGAGE HORS NORME

Sur l'AF1625 LIS-CDG du 20 février 2015, l'équipage a dû insister auprès d'un client pour que son bagage hors norme accepté par l'escale soit redescendu en soute. Les délégués du personnel UNAC demandent à l'entreprise les raisons de ce non respect de la politique bagage Air France et que ces manquements cessent dans les plus brefs délais.

Réponse :
La Logex nous informe qu'elle vient d'effectuer un rappel sur le respect des procédures concernant les bagages hors normes auprès de l'escale de LIS et plus généralement sur l'ensemble des escales Europe.

QUESTION UNAC N° 15 03 47 CHARGEMENT GALLEY NON CONFORME SUR MC

Sur l'AF1062 CDG-ARN du 2 mars, 12 cassolettes sur 26 se trouvaient chargées à l'arrière alors que le 2e four du galley avant était vide et équipé d'un extracteur. Le PNC s'est vu dans l'obligation de procéder lui même à l'échange.
De plus les sous cassolettes des plateaux supplémentaires étaient retournées à l'envers et la moitié des plateaux business étaient également présentés à l'envers obligeant les PNC de les sortir en totalité pour pouvoir charger les cassolettes.
Les délégués du personnel Unac demandent les raisons de ces non conformités et qu'un rappel soit fait pour que cessent ces dysfonctionnements.

Réponse :
Le chargement des 26 cassolettes aurait bien du être fait dans les fours du galley avant et les plateaux positionnés de manière à faciliter le chargement. Le centre Servair nous présente ses excuses pour cette non conformité. Un rappel a été fait aux équipes concernés.

QUESTION UNAC N° 15 03 49 BAGAGES MC

Les délégués du personnel UNAC demandent les raisons des dysfonctionnements bagages constatés sur les vols suivants:
AF 1815 du 11/02/2015 ZRH- CDG (au point de neutraliser la rangée 5 de la cabine business),
AF1062 du 02/03/ 2015 CDG-ARN, AF1239 du 08/03/2015 VIE-CDG: Bagages trop nombreux et hors normes.

Réponse :
Concernant le vol CDG-ARN du 02 mars 2015, le compte rendu d'embarquement précise que la procédure de contrôle bagage à l'embarquement a bien été appliquée mais qu'elle a été rendu difficile par des passagers retiscents. 5 bagages ont été prélevés.
Concernant les escales de ZRH et VIE, la Logex nous informe qu'elle vient d'effectuer un rappel sur le respect des procédures concernant les bagages hors normes auprès de toutes les escale Europe.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 76 PRISE DE REPAS PNC MC

Les DP SNPNC/FO réclament les moyens mis à la disposition des PNC pour assurer la prise des repas à leur demande sur les vols courts et extra courts avec le nouveau projet MC.

Réponse :
La règle précisée dans le Manex A 6.5.1 n'est pas modifiée avec le nouveau projet MC : Il est de la responsabilité du CC de trouver la meilleure organisation de travail possible, pour qu'au cours de la journée, tous les membres de l'équipage puissent consommer la ou les prestations embarquées à leur intention. Lorsque les circonstances de la rotation ne permettent pas de consommer pendant les escales de transit les prestations embarquées, la prise de repas d'effectuera à tour de rôle et hors de vue des clients, dans le respect de la fonction sécurité (présence du PNC en cabine) et dans le respect de la fonction commerciale (disponibilité pour la réalisation du service).

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 77 PRISE DE REPAS PNC MCBIS

Les DP SNPNC/FO réclament comment et quand est-il prévu que les PNC puissent se restaurer sur les vols CC et MC aux heures de prises de repas physiologiques avec le nouveau projet MC.

Réponse :
La règle précisée dans le Manex A 6.5.1 n'est pas modifiée avec le nouveau projet MC : Il est de la responsabilité du CC de trouver la meilleure organisation de travail possible, pour qu'au cours de la journée, tous les membres de l'équipage puissent consommer la ou les prestations embarquées à leur intention. Lorsque les circonstances de la rotation ne permettent pas de consommer pendant les escales de transit les prestations embarquées, la prise de repas d'effectuera à tour de rôle et hors de vue des clients, dans le respect de la fonction sécurité (présence du PNC en cabine) et dans le respect de la fonction commerciale (disponibilité pour la réalisation du service).

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 121 SERVICE SMART ET BEYOND EXTRA COURT SUR 321

Les DP SNPNC/FO réclament l'allègement du service Smart et BEYOND sur 321 à 5 PNC sur les vols courts et extra courts.

Réponse :
Le nouveau Service Smart and Beyond sera lancé au 1er avril. Un suivi quotidien des RDV sera alors réalisé sur l'ensemble des vols.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 122 PAIN CHAUD SUR MC

Les DP SNPNC/FO réclament l'arrêt du pain chaud sur les vols courts et extra courts sur MC en application des règles de sécurité des fours au décollage.

Réponse :
Les méthodes de service préconisent un réchauffage lors de phases embarquement et/ou roulage, ou après décollage. Il n'est pas prévu l'utilisation des fours en phase de décollage.
Précision apportée par le service sécurité des vols :
L'utilisation des fours doit éveiller la conscience du risque.
Au roulage, il est recommandé de couper l'alimentation électrique des fours avant de s'asseoir à son poste de sécurité au Cabin Ready, comme indiqué dans le Flash SV cabine "Utilisation des fours" publié le 17/03/2011.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 128 ²Bag Cab "under the seat"

Le Test "under the seat" a pris fin le 15 février 2015, les DP SNPNC/FO demandent à connaître le retour d'analyse de cette procédure mise en place temporairement.

Réponse :
Après cette période de test, il s'avère que la mise en oeuvre logistique au niveau du sol a été disparate selon les escales. Cette procédure a toutefois montrée une utilité pour le PNC avec un embarquement fluidifié pour près de 50% des vols concernés.
Compte tenu de ce retour, cette procédure sera poursuivie au départ de CDG sur la porte F33 en self boarding mais aussi au départ de toutes les escales bout de lignes Europe.
Concernant le tag bagage cabine et le process appliqué, des adaptations sont en court suite au REX de l'expérimentation. (Solidité de l'étiquette évitant l'arrachement, clarification du message pour les passagers aux issues de secours, information sur les CAB et révision de la politique communication auprès des agents sol).

AFRIQUE MOYEN ORIENT

QUESTION UNAC N° 15 03 25 RETRAIT ABUSIF DE 30ème

Monsieur X est de dispersion le 19 février. Il est en arrêt maladie les 20 et 21 février et envoie dans les temps (48h) son formulaire d'arrêt de travail. Le 19 février à 18h44, il dépose sur le serveur vocal ses dates d'arrêt maladie. Toutefois, il commet une erreur dans les dates puisque sur le serveur vocal, il fait commencer son arrêt le 19 février au lieu du 20 février. Même si cette information n'a été donnée par monsieur X que tardivement dans la soirée, son instructeur en secteur de vol (secteur D) lui dit qu'on va lui enlever un 30ème de rémunération.
1) Les délégués du personnel UNAC demandent à l'entreprise comment un salarié peut à la fois être de dispersion jusqu'à 18h43 et absent de 18h44 à 23h59 le même jour.
2) Les délégués du personnel UNAC demandent à l'entreprise si la déclaration d'absence sur le serveur vocal (procédure interne à l'entreprise) prévaut sur l' envoi du formulaire officiel d'arrêt maladie.
3) Les délégués du personnel UNAC demandent à l'entreprise de ne pas enlever ce 30ème à ce PNC qui a reconnu son erreur par écrit auprès de son secteur de vol.
4) Les délégués du personnel UNAC demandent à l'entreprise de permettre une rectification sur le serveur vocal en cas d'erreur.
5) Les délégués du personnel UNAC demandent à l'entreprise de répondre à tous les points de la question.

Réponse :
L'erreur de déclaration de Monsieur X sur le serveur vocal a engendré le positionnement par le suivi d'un arrêt en attente de certificat du 19 au 21/02.
La gestion a ensuite reçu un certificat médical couvrant la période du 20 et 21/02, positionnant la journée du 19 en maladie sans solde car non justifiée.
Après information émise par l'interessé, le secteur a analysé la demande et est intervenu auprès de la gestion.
L'erreur a été régularisée et le 30ème pour la journée du 19/02 restitué.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 50 Sureté BKO

Les DP SNPNC/FO constatent des dysfonctionnements de sûreté à l'hôtel Radisson Blue avec des Crew List non conformes .En effet, la liste du 09/03 mentionne non seulement les prénoms mais aussi les fonctions des PNC.
Cette remarque est d'autant plus regrettable qu'un attentat venait de se produire en centre ville de BKO 3 jours avant.

Réponse :
Un rappel a été immediatement réalisé auprès des responsables sûreté locaux ainsi qu'auprès de l'hôtelier.

QUESTION CFDT N° 15 03 02 Généralités

Les DP de la CFDT demandent la restitution du 30ème indument retiré à Mr X le 17/01/2015.
En effet suite à un accident de la route ce dernier a averti la compagnie d'un risque de retard estimé à 30 minutes pour effectuer son vol sur JNB à 23h30.
A 22h12 un sms lui attribue un vol sur BZH le lendemain et il constate un retrait de 30ème sur sa paye de février.
Ce PNC a averti la compagnie d'un probable retard suite à l'information diffusée par info traffic, et ce avant l'heure de pointage programmée ; il a annoncé un retard < à 2h30 et aurait pu être placé d'alerte terrain ou domicile, donc sans retrait de 30ème conformément à l'ACG 7.5.7.

Réponse :
M X a prevenu de son retard à 21H42 pour un pointage à 22H. Le suivi a réceptionné le message vocal à 21h52. Un SMS a été adressé à Mr X à 22H12 l'informant de l'annulation du JNB et de l' attribution d'un BZV pour le lendemain. M X ne s' est pas présenté à CDG; il n'est pas considéré en retard mais absent. Le retrait de 30ème est par conséquent maintenu.

FRANCE

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 59 COURT COURRIER

reprise N° 15 02 45/15 01 135
Sur l'AF 7363, BES /ORY du 17 janvier 2015, les PNC constatent de la moisissure dans la voiture peq chargée la veille .
Un RDV a été rédigé par la CC.
Les DP de l'UGICT CGT demandent la raison pour laquelle de la moisissure a pu être retrouvée dans la voiture peq?
Les DP de l'UGICT CGT demandent qu'une IR soit attribuée à l'équipage.
Les DP de l'UGICT CGT demandent qu'un rappel ferme soit fait aux prestataires.
Une IR est attribuée à l'équipage
Les DP de l'UGICT/CGT demandent si l'enquête a permis d'identifier l'origine du problème.
Réponse :
Toutes les VRA sont au retour des vols, nettoyées et désinfectées. Il y a eu un dysfonctionnement dans le process qui s'explique à cette date par le flux tendu sur les VRA/VDA.
Cependant, même en flux tendu, le matériel non nettoyé ne doit pas être utilisé en l'état.
La demande a été faite aux Responsables Laverie et Prestations d'effectuer une campagne de vérification systématique et bien évidemment d'interdire aux agents d'utiliser du matériel sale constaté.

Les DP de l'UGICT CGT demandent qu'une IR soit attribuée à l'équipage.

Réponse :
Confirmation d'attribution d'une IR CDG pour l'équipage concerné, effective sur EP4 Février et versée sur paie Mars 2015

QUESTION CFTC N° 15 03 06 Stage base

Les DP CFTC souhaiteraient connaître avec exactitude la procédure concernant les PNC Bases lorsqu'ils doivent se rendre en stage sécurité à ORY, une chambre d'hôtel est elle obligatoirement mise à leur disposition la veille quelques soit le stage (MDC, généralité...)

Réponse :
Une chambre d'hôtel est systématiquement prévue pour tout stage débutant entre 8h et 8h30 avec un acheminement la veille. Pour les stages débutant à 10 heures, l'acheminement se fait par le vol du matin.

QUESTION CFTC N° 15 03 07 Convocation base

Les DP CFTC souhaitent savoir si pour une convocation concernant une lettre de réclamation pax, un rapport de la maîtrise sur un PNC .... Les PNC basés doivent être immobilisés ou doivent ils se rendre à leur Base sur une journée de repos?

Réponse :
Lorsqu'une Base reçoit une lettre de réclamation client, elle invite le PNC à se rapprocher d'elle lors d'un passage à la base.
Il ne s'agit pas d'une convocation, ni d'un entretien, il n'y a donc pas immobilisation.

QUESTION CFTC N° 15 03 09 Location Hertz BOD

Mme X sur les vols 6270 du 21 et du 27/02/15 s'est vu demandé par l'agent Hertz de remplir un contrat individuel de location en remplacement du voucher et de patienter à la suite des clients présents.
Les DP CFTC demandent des explications concernant cette procédure.

Réponse :
Sur le vol 6270 du 21/02 retour 6253 du 23/02, nous avions 5 PNC, 1 PNC Isolé + 4 PNC dont fait partie Mme X.

Pour les 2 découchers cités, 2 vouchers ont bien été émis, le premier avec 4 PNC (AF 6270/21FEB), le second voucher au nom de Mme X en PNC Isolée (AF6270/27FEB).

Pour le premier découcher, le transporteur TVM a bien pris en charge un équipage PNC (voucher remis au chauffeur), la réservation Hertz a donc été annulée comme le prévoit la procédure lorsque les PN choisissent l'option taxi.

Pour le second découcher, aucune demande taxi n'a été effectuée.
Mme X a t elle eu son voucher dans son dossier de vol ?

Nous rappelons que la remise du voucher est indispensable pour l'obtention du véhicule.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 130 RADD BP

À la page 72 de la note de direction 13.01, la possibilité de se faire rémunérer 12h de RADD par mois est offerte aux PNC bases.

Il est de plus en plus courant de faire appel à la population PNC pour pallier à l'absentéisme grâce à la procédure OK VOL. Les compteurs de RADD n'ont jamais été aussi bien alimentés que ces dernières semaines et il est, notamment pour les CC, très difficile de programmer ces journées de RADD en repos.

Les DP SNPNC/FO demandent à l'entreprise la possibilité de voir une partie de ses RADD cumulés rémunérés (déplafonnement des 12h) afin que les petits tas de sable ne finissent pas en dune impossible à écouler.

Réponse :
La Division France applique la note de Direction. Cette question ne relève pas de cette instance.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 132 TROP C'EST TROP

M. X, PNC base MRS, est programmé le 09/03 sur une rotation 4 étapes de 10 heures de TSV. Il embraye le lendemain avec une réserve à 5H et une prise de fonction à 10h30 sur une rotation qui le ramènera à la base MRS à 18h22 le 10 mars, soit une journée de 13h15. Il est à nouveau sur le pont le 11 mars afin d'assurer sa visite de licence au CEMPN de Roissy soit à nouveau un lever à 3h30 pour espérer prendre un vol sans S1 à 6h présentation à 5h. Après avoir cumulé deux journées de travail de près de 23h de présence physique sur son lieu de travail, le suivi ne lui a pas donné le choix.
Les 13h de RNN sont "difficilement" voire pas respectées.
Les DP SNPNC/FO s'insurgent de l'utilisation abusive d'un PNC au bord de l'épuisement dans ce cas précis et réclament 48h de repos division.

Réponse :
Suite à l'analyse du TDS de M. X, il ne lui sera pas octroyé de repos Division.

EUROPE

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 07 EUR PHOENIX RUSSIA

Les DP de l'UGICT/CGT demandent la réouverture de Phoenix Russia.

Réponse :
Aucune réouverture de Phoenix Russia n'est prévue en 2015.

SECURITE

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 29 SECURITE MDC GEN

REPRISE 15 02 01
Les DP UGICT PNC demandent quelle est la procédure PNC prévue par la direction en cas de double incapacité PNT ?

Réponse :
Il n'y a pas de procédure prévue pour cette situation.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 31 SECURITE MDC GEN

REPRISE 15 02 03
Les DP UGICT PNC demandent quelle est la procédure PNC prévue par la direction pour évacuer l'aéronef en cas de double incapacité PNT et de moteurs encore en route ?

Réponse :
Il n'existe pas de procédure d'urgence couvrant précisément cette situation.
Conformément au MSS GEN 07.04 Principes Généraux il est fait appel à l'initiative et au jugement des membres de l'équipage pour réagir à cette situation exceptionnelle.

QUESTION CFTC N° 15 03 17 Faisant fonction

Les DP CFTC s'interrogent à propos du module "faisant fonction chef de cabine" présenté dans les stages MDC et maintien de compétence A320.
En effet l'entreprise peut-elle confirmer que l'application de cette nouvelle "procédure" ne s'applique que dans le cas du remplacement d'un C/C par un HST pour les raisons suivantes : incapacité en escale ou en vol du C/C programmé? Et non pas pour terminer une rotation qui repasserait par la base?

Réponse :
Nous vous confirmons que le module complémentaire présenté sur les stages A320 est destiné aux HST faisant fonction CC en cas d'indisponibilité en escale ou en vol.

QUESTION UNAC N° 15 03 28 NOUVELLE VIDEO SECURITE

Les délégués du personnel UNAC demandent que la nouvelle vidéo sécurité puisse être vue sur IPN avant sa diffusion à bord programmée pour le 1er avril 2015.

Réponse :
Nous vous confirmons que la nouvelle vidéo "consignes de sécurité" est disponible sur la page d'accueil iPN (onglet actualités) et sur le site sécurité des vols (onglet actualités SV).

QUESTION UNAC N° 15 03 40 PREVOL 320

Les délégués du personnel UNAC demandent pourquoi le PNC 1 est en charge de toute la prévol avant sur A320 (sauf cabine) alors qu'elle était précédemment répartie entre les PNC 1 et 4.

Réponse :
Afin de créer une cohérence avec les zones de responsabilité sûreté, la vérification des équipements mobiles de sécurité, des galleys et des toilettes au niveau des portes AV (sur A318, A319, A320) et portes 1 sur A321 est confiée au PNC 1.
Sur A320, PNC 1 a toute latitude pour déléguer une partie de la vérification de ces équipements à PNC 4, poste occupé par un PNC compétent.

QUESTION UNSA N° 15 03 01 CSR CC

Les DP UNSA demandent le nombre de CSR sur CC pour le mois de février 2015.

Réponse :
Pour le mois de février, nous comptabilisons 40 CSR pour CC.

QUESTION UNSA N° 15 03 02 CSR MC

Les DP UNSA demandent le nombre de CSR sur MC pour le mois de février 2015.

Réponse :
Pour le mois de février, nous comptabilisons 119 CSR pour MC.

QUESTION UNSA N° 15 03 03 CSR LC

Les DP UNSA demandent le nombre de CSR sur LC pour le mois de février 2015

Réponse :
Pour le mois de février, nous comptabilisons 192 CSR pour LC.

QUESTION UNSA N° 15 03 30 GENE

REPRISE QUESTION UNSA N° 15 02 76 GENE
REPRISE QUESTION UNSA N° 15 01 02 GENE
Les DP UNSA demandent si toutes les races de chiens peuvent être support émotionnel (code ESAN). Les DP UNSA demandent où trouver l'information.

Réponse :
Nous avons contacté le service compétent et sommes en attente de leur réponse.

Les DP UNSA demandent quelles sont les conclusions de l'étude.
Réponse :
Le service "Traitement des clients à particularités" a rédigé un texte limitant l'accès à bord de ce type de chien de support émotionnel.
Ce texte indique qu'il faut que l'animal :
° ne soit pas une menace directe à la santé et à la sécurité des autres
° ou une menace significative de perturbation du service en cabine
° qu'il puisse utiliser uniquement l'espace alloué à son propriétaire soit sans venir empiéter sur l'espace d'un autre passager.

Le texte est désormais soumis à la validation du US DOT (United States Department of Transport).

Les DP UNSA demandent si l'US DOT a validé le texte pré-cité.
Les DP UNSA demandent si toutes les races de chien et de toutes catégories peuvent être support émotionnel. Ex: un chien Terre Neuve peut-il être un support émotionnel ?

Réponse :
Le service Clients à particularités a rédigé un texte qui complète nos procédures pour préserver et améliorer la Sécurité des Vols.
Ce texte est soumis à la validation de l'autorité de tutelle française.

Voici le texte qui est proposé :

Le transport en cabine d'un animal de service dit de support émotionnel, n'est autorisé que dans les conditions suivantes :
1. L'information du transport de l'animal de service doit parvenir à la compagnie au moins 48 heures avant le départ prévu du vol.
2. Un certificat médical avec l'en –tête d'un professionnel de santé mentale est exigé et doit établir que le client a besoin de la compagnie de l'animal pour sa bonne santé mentale ou comme traitement pendant le vol.
3. L'animal doit être reconnu comme entrainé à se comporter proprement en public.
4. L'accord au transport n'est donné qu'à condition que l'animal :
4.1. ne soit pas une menace directe à la santé et à la sécurité des autres passagers et/ ou de l'équipage.
4.2. ou une menace de perturbation du service en cabine.
4.3. qu'il puisse utiliser uniquement l'espace alloué à son propriétaire sans venir empiéter sur l'espace d'un autre passager.
5. Un seul animal par passager est autorisé.
Si les conditions énoncées au point 2 ne sont pas réalisées, l'animal sera transporté selon les règles générales de transport des animaux de compagnie.
Si les conditions énoncées aux points 3 ou 4.1 ou 4.2 ne sont pas réalisées, l'animal sera transporté, sans frais supplémentaire pour le passager, en soute ou en cargo.
Si le point 4.3 n'est pas réalisable, le passager doit se voir proposer :
1. d'occuper un autre siège ayant plus d'espace dans la même cabine du tarif acquitté sur ce vol ou un vol suivant.
2. le transport en soute / cargo gratuit de l'animal
3. d'acheter un siège supplémentaire.
4. d'acheter un surclassement.

Sur les vols operating Air France, le chien est le seul animal autorisé comme support émotionnel . Les chiens autorisés sont ceux définis par le Ministère de l'Agriculture. (liste ci-jointe).
Extrait Ministère de l'Agriculture, de l'Agroalimentaire et de la Forêt :
Sont interdits au transport (en cabine, comme en soute ou par fret), les chiens de 1re catégorie telle que définie par le Ministère français de l'Agriculture, de l'Agroalimentaire et de la Forêt, à savoir les chiens dits d'attaque n'appartenant à aucune race mais assimilables par leur morphologie aux chiens de race suivants : Staffordshire Terriers (pitbulls), American Staffordshire Terriers (pitbulls), Mastiffs (Bœrbœls), Tosas.
Les chiens dits de 2e catégorie sont autorisés sur les vols de fret effectués par Air France. Les races concernées sont les Staffordshire Terriers avec pedigree, les American Staffordshire Terriers avec pedigree, les Tosas avec pedigree, les chiens assimilables par leurs caractéristiques morphologiques aux chiens de race Rottweiler avec ou sans pedigree.

Une mise en conformité des référentiels (PAM et Manex) ainsi que du site web Air France sera effectuée dès validation.
Le MSS GEN sera amendé par la publication d'un BO.

QUESTION UNSA N° 15 03 31 Support Emotionnel

REPRISE QUESTION UNSA N° 15 02 44 Support émotionnel
Sur le vol AF023, JFK/CDG du 1er février 2015, un pax J voyageait avec un chien en support émotionnel. En discutant avec les agents de l'escale, ceux-ci ont déclaré qu'un chat ou un singe étaient également autorisés en tant que support émotionnel (soit, en dehors d'un sac).
Les DP UNSA demandent une copie du chapitre "support émotionnel" de la documentation d'escale concernant la liste des animaux et les races autorisées et leurs conditions d'acceptation à bord.
Réponse :
Nous avons sollicité le service "Clients à particularités" en charge de ce domaine, et sommes en attente de leur réponse.
Les DP UNSA demandent la réponse du service concerné.

Réponse :
Le texte actuellement en vigueur est le texte émis par le US DOT.

Le service Clients à particularités a rédigé un nouveau texte qui complète nos procédures pour préserver et améliorer la Sécurité des Vols.
Ce texte est soumis à la validation de l'autorité de tutelle française.

Voici le texte qui est proposé :

Le transport en cabine d'un animal de service dit de support émotionnel, n'est autorisé que dans les conditions suivantes :
1. L'information du transport de l'animal de service doit parvenir à la compagnie au moins 48 heures avant le départ prévu du vol.
2. Un certificat médical avec l'en –tête d'un professionnel de santé mentale est exigé et doit établir que le client a besoin de la compagnie de l'animal pour sa bonne santé mentale ou comme traitement pendant le vol.
3. L'animal doit être reconnu comme entrainé à se comporter proprement en public.
4. L'accord au transport n'est donné qu'à condition que l'animal :
4.1. ne soit pas une menace directe à la santé et à la sécurité des autres passagers et/ ou de l'équipage.
4.2. ou une menace de perturbation du service en cabine.
4.3. qu'il puisse utiliser uniquement l'espace alloué à son propriétaire sans venir empiéter sur l'espace d'un autre passager.
5. Un seul animal par passager est autorisé.
Si les conditions énoncées au point 2 ne sont pas réalisées, l'animal sera transporté selon les règles générales de transport des animaux de compagnie.
Si les conditions énoncées aux points 3 ou 4.1 ou 4.2 ne sont pas réalisées, l'animal sera transporté, sans frais supplémentaire pour le passager, en soute ou en cargo.
Si le point 4.3 n'est pas réalisable, le passager doit se voir proposer :
1. d'occuper un autre siège ayant plus d'espace dans la même cabine du tarif acquitté sur ce vol ou un vol suivant.
2. le transport en soute / cargo gratuit de l'animal
3. d'acheter un siège supplémentaire.
4. d'acheter un surclassement.

Sur les vols operating Air France, le chien est le seul animal autorisé comme support émotionnel . Les chiens autorisés sont ceux définit par le ministère de l'Agriculture. (liste ci-jointe).
Extrait Ministère de l'Agriculture, de l'Agroalimentaire et de la Forêt :
Sont interdits au transport (en cabine, comme en soute ou par fret), les chiens de 1re catégorie telle que définie par le ministère français de l'Agriculture, de l'Agroalimentaire et de la Forêt, à savoir les chiens dits d'attaque n'appartenant à aucune race mais assimilables par leur morphologie aux chiens de race suivants : Staffordshire Terriers (pitbulls), American Staffordshire Terriers (pitbulls), Mastiffs (Bœrbœls), Tosas.
Les chiens dits de 2e catégorie sont autorisés sur les vols de fret effectués par Air France. Les races concernées sont les Staffordshire Terriers avec pedigree, les American Staffordshire Terriers avec pedigree, les Tosas avec pedigree, les chiens assimilables par leurs caractéristiques morphologiques aux chiens de race Rottweiler avec ou sans pedigree.

Une mise en conformité des référentiels (PAM et Manex) ainsi que du site web Air France sera effectuée dès validation.
Le MSS GEN sera amendé par la publication d'un BO.

QUESTION UNSA N° 15 03 34 Procédures d' Urgence

REPRISE QUESTION UNSA N° 15 02 63 PROCEDURES D'URGENCE
REPRISE QUESTION UNSA N° 15 01 33 PROCEDURES D'URGENCE
Au chapitre 07-14-00 p1 "malades ou blessés à bord" il est précisé que certains avions sont équipés du système SATCOM et d'autres pas.
Les DP UNSA demandent quels sont les avions de la flotte équipés à ce jour du système SATCOM.
Les DP UNSA demandent que l'information soit portée dans les dossiers de vol des avions concernés, et que cet item fasse parti des briefings.

Réponse :

Nous sommes en attente de réponse de notre interlocuteur.

Les DP UNSA demandent si une réponse a été apportée.
Réponse :
La téléphonie cabine du système SATCOM des avions équipés rockwell est en cours de désactivation sur les avions.
Nous connaissons à ce jour le nombre d'avions sur lesquels la téléphonie cabine a été déposée :
Flotte B777 = 34 sur 54 ==> la fin des travaux est programmée pour fin 2015, soumise également aux aléas de l'exploitation.
Flotte B747 = 3/3
Flotte A330 et 340 = 0 ==> la fin des travaux ne sera pas terminée fin 2016.
Flotte PANASONIC & THALES : la téléphonie cabine est opérationnelle sur ces 2 systèmes.

Pour rappel, le SATCOM nécessaire à la communication entre le cockpit et le sol est bien évidemment conservé.

Les DP UNSA demandent à la Direction de répondre à l'ensemble des questions posées à savoir :
1) Les DP UNSA demandent que l'information soit portée dans les dossiers de vol (RCT) des avions concernés, et que cette remarque fasse partie des briefings.
2) Les DP UNSA demandent pour quelle raison il n'a pas été répondu à cette question.

Réponse :
Le SATCOM est cours de désactivation sur la flotte LC. Parallèlement un chantier de désinstallation de la téléphonie (combinés) est mené par la maintenance. Il n'est pas possible de fournir un calendrier pour ces opérations.
Afin qu'il n'y ait aucune confusion possible pour le PNC, la REV 5 du MSS GEN du 30 avril 2015 modifiera la procédure de téléconférence avec le SAMU dans le cas d'un malade ou blessé à bord : MSS GEN 07.14.00 p01. La téléconférence s'effectuera depuis le cockpit vers le SAMU via le CCO.
Dans l'attente de l'entrée en vigueur de cette révision, un ACN a été publié le 24/03/2015.

QUESTION UNSA N° 15 03 69 Ponctualité D0/PNC en danger Escale de MRU

Sur le vol AF413 en B777-300 du 24/02/2015 MRU/CDG, le CCP décrit une situation où l'objectif ponctualité a primé sur le respect des règles élémentaires de sécurité. Cette situation aurait pu avoir des conséquences dramatiques. Un CSR ainsi qu'un RDV ont été rédigés.
La pression, dès l'arrivée à l'avion à été mise sur le CCP afin que les passagers embarquent le plus vite possible. On l'informe que l'équipage dispose de 5 minutes avant le 1er client. Le CCP indique au personnel sol qu'il n'est pas possible de faire les vérifications sécurité et commerciales en cinq minutes et doit faire intervenir le CDB afin de demander un embarquement sur ordre.
Extrait du CSR :
Une fois la porte 2G fermée, passerelle en place, le PS demande la réouverture de la porte juste après sa fermeture en effectuant les signes conventionnels à un PNC présent en porte et en montrant un papier au format A4. Le PNC informe le CCP qui est en cabine. Le CCP appelle via interphone le CDB pour demande de réouverture de la porte par le PS. Le CDB n'ayant pas eu d'info du PS se rend en porte 2G, la visibilité est nulle, le hublot est embué. Le CCP ouvre la porte, en deux temps, elle part rapidement sur l'extérieur comme si elle était assistée (appel d'air). Le CCP n'a que le temps de se tenir à la poignée de structure de l'avion et constate immédiatement qu'il n'y a plus de passerelle. Il retient la porte et la referme immédiatement. L'escale a retiré la passerelle entre la demande de réouverture et l'accord du CDB
Les DP UNSA demandent :
1/ quel traitement a été apporté à cet incident qui aurait avoir pu avoir des conséquences létales
2/ ce qui a été fait à l'escale de MAURICE afin que cela ne se reproduise plus
3/ quelle réponse a été apportée par la division CILA à l'équipage de ce vol suite à cet incident.

Réponse :
Cet incident, comme tous les incidents relatifs aux ouvertures de portes sur le vide a fait l'objet d'un reporting en réunion hebdomadaire RX2.
Suite aux différentes investigations auprès de l'escale, il s'avère qu'un manque de communication entre le PS et le PN, et une mauvaise connaissance de la part de PS de la procédure "réouverture de porte " a abouti à cette situation.
Les recommandations de la RX2 portent sur deux items :

- Un rappel ferme auprès du prestataire à l'escale de MRU (action réalisée par le Chef d'escale)
- Escale mise sous haute surveillance concernant les moyens d'accès cabine par le service analyse du risque SV.
- Un échange sur cet événement a eu lieu entre le CCP du vol et CSV de la division CILA. Une réponse sera bien sûr apportée au CSR.

QUESTION UNSA N° 15 03 73 Faisant Fonction C/C

REPRISE QUESTION UNSA N° 15 02 133 Faisant Fonction C/C
Sur le vol AF216 CDG/BOM du 19 février 2015, un équipage est déclenché de réserve sans C/C. La CCP du vol s'est vue dans l'obligation de nommer une hôtesse C/C. Elle a choisit la plus ancienne dans la fonction suite à un manque de CC disponible en réserve.

1/ Les DP UNSA demandent pour quelles raisons le suivi planning n'a pas choisi le ou la PNC susceptible d'effectuer la fonction C/C

2/ Les DP UNSA notent que le Manex A indique au chapitre 4 Composition Equipage que sur les types avions autres que les A318/19/20/21 que s'il n'y pas de CCP(prise de fonction –pointage base) le responsable sécurité sauvetage en cabine est un(e) CC compétent sur le type avion (prioritairement un CCPT, à défaut le CC le plus ancien dans le grade) faisant fonction CCP(A380 : 1 CC compétent sur le type avion, par pont occupé par des passagers).
Les DP UNSA notent qu'il n'existe pas de recommandation ou de réglementation concernant les critères de choix pour les PNC susceptibles d'exercer la fonction C/C. Les DP UNSA demandent donc quels sont les critères retenus par l'entreprise pour déclencher un HST en faisant fonction au départ de la base et en escale et en l'absence de décision de l'entreprise sur quels critères les CCP doivent attribuer les postes ?
3/ Les DP UNSA demandent si l' HST choisi pour faire fonction au départ de la base occupe le poste pour l'aller et le retour et si un PNC plus ancien dans le grade que le PNC utilisé pour occuper la fonction C/C à l'aller peut prétendre occuper ce poste au départ de l'escale s'il raccroche l'équipage.
Réponse :
La question est en attente de réponse.

Les DP UNSA demandent quelle est la réponse apportée par l'entreprise;

Réponse :
1 / A la base d'affectation, dans le cas d'un déclenchement de réserve avec un CC faisant fonction, le suivi planning est en charge de gréer une liste équipage exhaustive, à savoir, une composition d'équipage complète selon les critères réglementaires.
Le suivi planning n'a pas pour prérogative de prendre en compte la qualité de chaque PNC et ne détermine donc pas le PNC effectif qui fera fonction CC.
A l'issue du déclenchement, le CCP a toute latitude pour remanier la liste équipage et déterminer le PNC qui occupera le poste CC.

2 / Pour chaque vol AF, sur LC et MC, il n'y a qu'un seul Responsable Sécurité Sauvetage qui reçoit la délégation du CDB pour la cabine.
Il appartient au Responsable Sécurité Sauvetage, en l'occurrence le CCP sur LC, de désigner, le cas échéant, le faisant fonction C/C.

3 / Le faisant fonction C/C désigné par le Responsable Sécurité Sauvetage cabine, par délégation du CDB, effectue l'ensemble de la rotation dans cette fonction.

QUESTION UNSA N° 15 03 113 MDC B 747-400

Détection fumée toilette révision avril 2014
Suite à un MDC B.747 le formateur indique aux stagiaires qu'il n'y a pas d'alarmes sonores en porte 2 gauche en cas de détection fumée toilette ce qui est contraire à ce qui est inscrit en 03 50 50 détecteur Jamco.
Les DP UNSA constatent en revanche que l'affirmation est conforme à la page 03 50 50 fonctionnement. Le formateur interrogé dit avoir fait remonter l'information mais qu'aucune correction n'a été apportée à ce jour.

1) Les DP UNSA demandent les raisons pour lesquelles les remontées du formateur n'ont pas été prise en compte.
2) Les DP UNSA demandent quelle information le PNC doit prendre en compte
3) Les DP UNSA demandent si des questions du test B 747 portent sur les alarmes sonores détection fumée toilette
4) Si des questions portent sur les alarmes sonores détection fumée toilette, les DP UNSA demandent le nombre d'échec sur ces questions.
5) Les DP UNSA demandent que le MSS B 747 soit corrigé

Les DP UNSA demandent que soit apportée une réponse point par point à ces cinq questions.

Réponse :
1/ En l'absence d'information sur la date et le numéro de stage, il n'a pas été possible de déterminer le formateur concerné.
2/ Le MSS 747 indique à la page 03.50.50 "Détecteur JAMCO" §2 dans un tableau et sur un plan avion, la localisation des alarmes sonores et visuelles. Une alarme sonore est localisée dans la zone de la toilette concernée (1G, 1D, 2D, 4G, 4D). Elle est associée à une alarme sonore en porte 2G.
Le tableau de la page 03 50 50 "Fonctionnement" indique qu'en cabine une détection fumée déclenche une "alarme sonore (HI) aux portes PAX concernées". Les portes PAX concernées sont celle présentées dans le tableau du MSS 747 page 03.50.50 Détecteur JAMCO §2, dont systématiquement la porte 2G.
C'est l'information que doit prendre en compte le PNC.
3/ Dans le test B747, une seule question porte sur les alarmes sonores détection fumée toilettes.
"Quelles sont les manifestations en cabine en cas de détection fumée dans une toilette ?"
4/ Depuis le début de la saison d'instruction en cours, nous comptabilisons un seul échec aux tests B747 pour un PNC ayant fait une erreur à cette question.
Dans les deux propositions de réponse le libellé concernant l'alarme sonore est identique
5/ Le MSS 747 ne nécessite pas de correction.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 03 ÉCHEC TEST GEN/SUR et MDC AVION

Les DP SNPNC/FO réclament le nombre de PNC qui ont échoué aux tests Généralités et Sûreté nouvelle génération. Les DP SNPNC/FO demandent le détail des échecs par thème pour le mois précédent.

Réponse :
Février 2015

Généralités : 0
Sûreté : 3
MDA : 0
B777 : 3
B744 : 1
A340/330 : 2
A380 : 2
A320 : 0

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 22 MANEX ET VISITE MEDICALE

Reprise question SNPNC/FO N° 15 02 28
Les DP SNPNC/FO demandent des explications quant à la mise à jour erronée de la durée de validité de l'attestation physique et mentale des PNC dans le MANEX du 16 octobre 14. Les DP SNPNC/FO réclament une MAJ rapide et correcte de la durée de validité de l'attestation physique et mentale dans le MANEX, l'annotation dans un RCT n'est pas suffisante pour une connaissance générale de tous les personnels concernés.
Réponse: Pour rappel, la durée de validité a été modifiée dans le MANEX A lors de la révision du 26/06/2014 afin d'anticiper une évolution attendue suite à la publication d'un règlement européen. Cette évolution doit entrer en vigueur par décret. Le décret devrait être publié très prochainement. Dans cette attente, le Manex A a été amendé par RCT en date du 18/07/2014 (validité de l'aptitude physique et mentale de 2 ans). Le décret pouvant être publié à tout moment, si le Manex A étaitrévisé, il faudrait alors l'amender par RCT.

Cela fait maintenant plusieurs mois que la Direction gagne du temps à ne pas se mettre en conformité, combien de temps va-t-il encore falloir attendre pour que celle-ci se mette enfin aux normes, la Direction est-elle à un BO de la faillite pour ne pas mettre à jour ses documents ?
Les DP SNPNC/FO rappellent qu'un PNC qui n'est pas à jour dans sa doc est sanctionné et par le fait exigent que la Direction mette à jour la documentation par laquelle le PNC s'informe de la réglementation.

Réponse :
Le service Conformité et réglementation DO.DQ CR ne partage pas l'analyse des délégués du personnel sur ce sujet réglementaire et sur les perspectives d'évolution de la situation. Le référentiel n'a pas lieu d'être modifié.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 36 FERMETURE DE PORTE

Reprise question SNPNC/FO N° 15 02 90
Dans le memo PNC 15.007 du 19 février il est clairement indiqué en page 2/3 que " L'agent Embarquement Relais transmet au CCP l'accord CDB de fermeture de porte"
Dans le Manex A, à aucun moment il est écrit que le PS est en lien hiérarchique avec un PN, de plus dans le chapitre Organisation et responsabilité, dans l'ordre on note le CDB suivi de l'officier pilote de ligne suivi du CCP/CC puis HST.
Au point 2 du même chapitre, le CCP/CC par délégation du CDB (...) est responsable. Nul part il est précisé que le PS est relais de la parole du CDB, et donc, habilité à ordonner la fermeture des portes au PNC.
Pour des raisons évidentes de passation de consignes, il est nécessaire de ne pas multiplier les intervenants dans la réalisation de la fermeture de porte.
Les DP SNPNC/FO demandent donc le retrait de cette phrase, le " OK fermeture porte" du CDB est transmis directement au CCP/CC sans passer par le PS.

Réponse:
Dans le MSS GEN 06.04 "Généralités Environnement Avion au Sol, PN à bord" il est précisé que:
- les actions suivantes doivent faire l'objet d'une coordination permanente entre PN et PS.
- le PS demande la fermeture de la porte au PN présent à bord.
- les portes utilisées pour l'embarquement ne sont fermées qu'après l'accord du PN.

L'organisation décrite dans le Mémo PNC 15.007 prévoit que le CDB transmet son accord pour fermer la porte au CCP via le PS qui lui a remis la PIL.
Ce mode opératoire est conforme et validé par les Pilotes et responsables Sécurité des vols.

Les DP SNPNC/FO constatent comme il est dit dans la réponse de la Direction que le « PS demande la fermeture de la porte au PN » et non l'inverse, ce n'est donc pas le PS qui ordonne au PN de fermer la porte, eu égard aux rapports hierarchiques.
Comme tout PNC, celui responsable de la porte est sous l'autorité du CDB et non du PS. Pour la sécurité des vols d'une part et une passation de consignes responsable et sans équivoque d'autre part, les DP SNPNC/FO demandent que, le " OK fermeture porte" du CDB soit transmis directement au CCP/CC sans passer par le PS.

Réponse :
Le référentiel indique que le PS demande la fermeture de la porte au PN.
Le mode opératoire actuel prévoit que le PS demande la fermeture de la porte au CDB.

Le PS n'ordonne pas au PNC de fermer la porte. Il transmet l'ordre du CDB qui garde toute autorité sur la fermeture de la porte.
Il n'est pas envisagé de modifier ce mode opératoire qui est conforme, validé par les Pilotes et responsables Sécurité des vols.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 84 VIDEO DMO

Les DP SNPNC/FO réclament que le message sécurité de la nouvelle video démo soit mise au premier plan après l'image de marque. En effet ce message est totalement inaudible.

Réponse :
La nouvelle vidéo sécurité répond en tous points à la réglementation. Les experts sécurité de différentes directions ont été associés à sa conception. Elle a été validée par l'autorité.
La vidéo sécurité ne sera pas modifiée.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 85 VIDEO DMO 2

Les DP SNPNC/FO réclament le retrait du message à connotation déplacée dans la vidéo DMO faisant allusion à une pipe et à un cigare qui n'a pas sa place dans un message sécurité qui se veut sérieux

Réponse :
La nouvelle vidéo sécurité répond en tous points à la réglementation. Les experts sécurité de différentes directions ont été associés à sa conception. Elle a été validée par l'autorité.
La vidéo sécurité ne sera pas modifiée.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 86 VIDEO DMO 3

Les DP SNPNC/FO réclament le retrait du message invitant les passagers à se lever et à se retourner pendant la démonstration pour identifier l'issue la plus proche.

Réponse :
La nouvelle vidéo sécurité répond en tous points à la réglementation. Les experts sécurité de différentes directions ont été associés à sa conception. Elle a été validée par l'autorité.
La vidéo sécurité ne sera pas modifiée.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 87 VIDEO DMO 4

Les DP SNPNC/FO réclament la modification du message demandant aux passagers de redresser tablette et siège dans la nouvelle video sécurité.
Pour des passagers internationaux la tablette de chocolat ne signifie rien et se redresser et redresser le siège n'est pas la même chose.

Réponse :
La nouvelle vidéo sécurité répond en tous points à la réglementation. Les experts sécurité de différentes directions ont été associés à sa conception. Elle a été validée par l'autorité.
La vidéo sécurité ne sera pas modifiée.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 88 VIDEO DMO 5

Les DP SNPNC/FO réclament la modification du message sur les gilets de sauvetage avec la représentation de gilets de sauvetage posés par terre et non dans un logement solidaire du siège. Depuis toujours les équipages se battent contre la tendance à déposer des plateaux repas ou autres objets par terre ou dans les allées pour des raisons de salubrité ou de sécurité, les DP SNPNC/FO demandent que le message soit plus clair sur ce sujet.

Réponse :
La nouvelle vidéo sécurité répond en tous points à la réglementation. Les experts sécurité de différentes directions ont été associés à sa conception. Elle a été validée par l'autorité.
La vidéo sécurité ne sera pas modifiée.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 89 VIDEO DMO 6 DISCRIMINATOIRE ET NON SECURITE

Les DP SNPNC/FO réclament l'introduction d'un PNC masculin en plus du féminin dans la video démonstration nouvelle formule. Les passagers doivent impérativement s'approprier les deux types d'uniforme auxquels ils seront confrontés.

Réponse :
La nouvelle vidéo sécurité répond en tous points à la réglementation. Les experts sécurité de différentes directions ont été associés à sa conception. Elle a été validée par l'autorité.
La vidéo sécurité ne sera pas modifiée.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 92 Essai collectif

Les DP SNPNC/FO réclament remise en place au sein des essais collectifs des essais EMER CALL avec le cockpit à la suite des incidents récents qui ont révélé les difficultés que rencontrent les PNC pour mettre en œuvre la procédure de liaison en urgence pilotes.

Réponse :
L'évolution des prévols collectives avait pour but de diminuer le nombre d'interruptions de tâches au niveau des pilotes.
Le service d'analyse du risque OA.AR ne compte qu'un seul CSR indiquant une non application de la procédure d'appel vers le cockpit pour une situation le nécessitant.
Pour rappel, l'Aide Mémoire des fiches sécurité comprend un paragraphe de rappel des "Communications d'urgence".
En complément, sous IPN, un module EAO pour chaque avion concerne l'interphone et les communications.
Il n'est pas prévu de modifier les prévols collectives.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 118 DMO video plan cabine

Les DP SNPNC/FO réclament la modification de la séquence du plan cabine et localisation des issues de la video démonstration. Ce passage est très rapide et ne permet pas aux passagers de s'imprégner du message.

Réponse :
La nouvelle vidéo sécurité répond en tous points à la réglementation. Les experts sécurité de différentes directions ont été associés à sa conception. Elle a été validée par l'autorité.
La vidéo sécurité ne sera pas modifiée.

SURETE-PNC

QUESTION SNGAF N° 15 03 02 SUR

Sur l'immatriculation F-GKXQ, les touches 1 et # sont clairement effacées ainsi que les touches 2, 3,4, il est très facile de connaître le code d'entrée.
Ces codes sont répertoriés dans le Manex A partie sûreté Protection du cockpit et qui plus est soumis à confidentialité
Les DP SNGAF s'interrogent sur cette confidentialité puisque le code est clairement à la connaissance de tous?
Les DP SNGAF demandent quelles mesures comptent mettre en place pour pallier à ce dysfonctionnement ?

Réponse :
Le rôle de CLDS n'est pas de faire le tour des avions pour surveiller l'apparence des digicodes. En revanche, il est de la responsabilité de tout salarié qui le constate de noter cette anomalie sur l'ATL afin que la maintenance rénove les boutons poussoir. Rappelons que la composition de ces codes corresponde à une demande d'accès accordé ou non par les pilotes, et non une commande d'ouverture de la porte elle-même.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 53 ESCALES SOUMISES A PRESCRIPTION

Les DP de l'UGICT CGT demandent quelles sont les escales soumises à prescription?

Réponse :
Au mois de mars 2015, les escales faisant l'objet d'une prescription sont :
ALG, AMM, BKO, CAI, CCS, CKY, FIH, IST, JIB, KBP, LOS, NBO, NDJ, NKC, PHC, RUH, TLV, TUN.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 55 ESCALES SOUMISES A RECOMMANDATIONS

Les DP de l'UGICT CGT demandent quelles sont les escales soumises à recommandation?

Réponse :
Au mois de mars 2015, les escales faisant l'objet d'une recommandation sont :
ABJ, ATH, BEY, BKK, BLR, BOG, BOM, BSB, CMN, COO ,DEL, DKR, DLA, GIG, GRU, HKG , LBV, LED, LFW, LIM, MEX, NSI, OUA, PUJ, RBA, SDQ, SVO, TNR.

QUESTION UNAC N° 15 03 03 SURETE POINT SITUATION ESCALES

Les délégués du personnel UNAC demandent à la Direction de la Sûreté de bien vouloir faire un point sur la situation géopolitique des escales suivantes.
CKY- CCS - SSG - BEY- CAI -TLV- FIH - BKO - BOG - LOS- ALG - PHC - BGF- KBP- ATH- IST- AMM- NDJ- TUN- NKC- BKK- CMN - RBA

Réponse :

ALG : La situation sécuritaire est stable à Alger et sur la plateforme aéroportuaire. Cependant, la Direction de la Sûreté maintient la prescription demandant aux équipages de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel pendant la durée de leur rotation et ce, jusqu'à nouvel avis.

AMN : Suite aux menaces proférées par des groupes jihadistes, la Direction de la Sûreté prescrit aux équipages de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel pendant la durée de leur rotation et ce, jusqu'à nouvel avis.

ATH : Les manifestations et les grèves sectorielles se poursuivent à ATH. La Direction de la Sûreté recommande la plus grande vigilance dans les déplacements et d'éviter la place Syntagma à proximité du Parlement, les bâtiments officiels et les lieux de rassemblement et ce, jusqu'à nouvel avis.

BEY : La Situation sécuritaire dans Beyrouth étant actuellement stable, la Direction de la Sûreté autorise les déplacements dans les quartiers de Ras Beyrut, la corniche, la marina, le Biel, le quartier de l'horloge, le port, Achrafiyeh.
Elle recommande en outre :
- de faire preuve de vigilance et de discrétion lors de ces déplacements
- de ne pas se déplacer seul et à pied la nuit
- d'utiliser des taxis identifiés par l'hôtel ou l'établissement dans lequel ils se seront rendus
Par contre la Direction de la Sûreté proscrit tout déplacement dans la banlieue Sud de Beyrouth.

BGF : La situation sécuritaire demeure dégradée en RCA. La plate-forme aéroportuaire demeure sous contrôle des forces françaises.
Les hébergements des équipages demeurent suspendus depuis le 25 mars 2013. Depuis le 23 décembre 2013 la desserte de Bangui a été autorisée uniquement avec un atterrissage de jour.

BKK : La Direction de la Sûreté maintient les recommandations en vigueur jusqu'à nouvel avis:

- Faire preuve d'une vigilance accrue dans les déplacements
- Eviter les lieux de rassemblement et les manifestations politiques
- Eviter de porter des vêtements de couleur rouge ou jaune

BKO : L'attentat perpétré le 7 mars démontre la nécessité de respecter la prescription faite aux équipages de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel pendant la durée de leur rotation, et ce jusqu'à nouvel avis.

BOG : La Direction de la Sûreté maintient les recommandations demandant aux équipages en rotation à Bogota :
- de ne pas emprunter les transports en commun ni les taxis collectifs à Bogota ;
- de n'utiliser que les taxis identifiés par les responsables de l'hôtel Casa Dann Carlton ;
- de ne pas se déplacer dans les quartiers périphériques de Bogota ;
- de s'abstenir de quitter l'agglomération de la capitale colombienne - de faire preuve de prudence et de vigilance.

CAI : La situation politique et sociale demeure instable au Caire et tendue dans le Sinaï.
Cependant, la situation aéroportuaire demeure stable et sous contrôle.
La Direction de la Sûreté maintient la prescription demandant aux équipages de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel pendant la durée de leur rotation en vigueur depuis le 26 juin 2013 et ce, jusqu'à nouvel avis.

CCS : En raison d'une criminalité de droit commun endémique, la Direction de la Sûreté prescrit aux équipages de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel pendant la durée de leurs découcher et ce, jusqu'à nouvel avis. Elle recommande également aux équipages de rester regroupés à la sortie de l'aéroport, au point de contact avec le responsable de la compagnie de transfert.

CKY : Des manifestations sporadiques continuent d'avoir lieu à Conakry entretenant un climat d'instabilité. La Direction de la Sûreté maintient sa prescription demandant aux équipages en rotation de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel pendant la durée de leur rotation, en vigueur depuis le 15 octobre 2013 et ce, jusqu'à nouvel avis.

CMN : La situation est stable à CMN. Mais comme dans toutes les grandes agglomérations la criminalité de droit commun à tendance à se développer. Les recommandations de vigilance dans les déplacements restent en vigueur.

FIH : En raison d'une criminalité de droit commun réelle à Kinshasa, la Direction de la Sûreté prescrit aux équipages en rotation de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel Memling et ce, jusqu'à nouvel avis.

IST : Suite aux menaces proférées par des groupes Djihadistes, la Direction de la Sûreté a prescrit aux équipages de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel pendant la durée de leur rotation depuis le 1er octobre 2014 et ce, jusqu'à nouvel avis.

KBP : Les affrontements armés entre militaires ukrainiens et séparatistes prorusses se poursuivent dans l'Est du pays. En revanche la capitale, Kiev, demeure sous contrôle
Des manifestations ponctuelles restent cependant possibles.
Cette crise n'a, à aucun moment, eu d'impact sur les opérations d'Air France à Kiev.
La Direction de la Sûreté a autorisé les découchers des équipages depuis le 14 avril 2014. Toutefois, et afin de prémunir nos personnels contre les conséquences de troubles à l'ordre publics toujours possibles, la Direction de la Sûreté prescrit aux équipages en rotation à Kiev, de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel Ramada Encore pendant toute la durée de leur rotation et ce jusqu'à nouvel avis.

LOS : La criminalité de droit commun demeure à un niveau élevé. Dans ces conditions la Direction de la Sûreté prescrit aux équipages de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel, et ce jusqu'à nouvel avis.

NDJ : Suite aux menaces proférées par des groupes jihadistes, la Direction de la Sûreté prescrit aux équipages de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel pendant la durée de leur rotation depuis le 1er octobre 2014 et ce, jusqu'à nouvel avis.

NKC : La Direction de la sûreté a autorisé la reprise des découchers à Nouakchott depuis le 28 mars 2014. Il n'y a toutefois pas de découchers d'équipage à NKC en programmation à ce jour.

PHC : La criminalité de droit commun demeure à un niveau élevé. Dans ces conditions la Direction de la Sûreté maintient la prescription demandant aux équipages de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel Novotel et ce, jusqu'à nouvel avis.

RBA : La situation est stable à RBA. Mais comme dans toutes les grandes agglomérations la criminalité de droit commun à tendance à se développer. Les recommandations de vigilance dans les déplacements restent en vigueur et ce, jusqu'à nouvel avis.

TLV : La situation sécuritaire est stable à Tel-Aviv.
Néanmoins, les prescriptions suivantes restent valables jusqu'à nouvel avis :
- rester à proximité de l'hôtel,
- éviter la proximité des bâtiments officiels, des marchés, des gares routières et des lieux de cultes,
- les déplacements hors Tel Aviv et les transports en commun sont proscrits,
- appliquer strictement et sans délai les consignes des responsables locaux de sécurité.

TUN : En raison d'une situation sécuritaire tendue en Tunisie, la Direction de la Sûreté a prescrit aux équipages en rotation à Tunis de demeurer dans l'enceinte de leur hôtel pendant celle-ci, depuis le 18 octobre 2013 et ce jusqu'à nouvel avis.
Actuellement, les hébergements équipages s'effectuent à l'hôtel Sheraton, proche de l'aéroport. Par ailleurs, un renforcement du dispositif de transfert est intervenu.

QUESTION UNAC N° 15 03 11 PORT DU BADGE APPARENT

Suite à la question orale 15 02 68, les délégués du personnel UNAC demandent si la Direction peut faire un point en séance sur le port du badge.

Réponse :
A ce jour, le MANEX A chapitre 10 prévoit bien que "la carte professionnelle doit être portée de manière apparente dans tous les locaux et sur tous les sites de la Compagnie".

QUESTION UNAC N° 15 03 42 PAXI LE RETOUR

Lors du vol AF 995 JNB/CDG du 11 Octobre 2011, un évènement PAX indiscipliné niveau 3 s'est produit : agression sexuelle d'un passager sur une chef de cabine, dégradation d'aéronef, immobilisation de ce PAX avec 2 jeux de liens de contentions par 3 PNC. Parmi ces PNC, monsieur X , se retrouve avec 2 côtes fêlées. Le PAX

en question est jugé, condamné et a un statut d'agresseur. Les autres personnes impliquées ont, elles, un statut de victimes, AF comprise dû aux dégradations de l'A-380.
Lors du vol AF 422 CDG/BOG du 16 Février 2015, monsieur X, un des 3 PNC, se retrouve, lors du service, face à son agresseur, passager du vol.
Les délégués du personnel UNAC demandent :
1/ Est ce que ce passager a été exclu des vols AF? Si oui, combien de temps?A défaut, pourquoi?
2/ Suite à cet incident et afin que cela ne se reproduise pas, ce passager a-t-il signé un code de bonne conduite?
3/ Qu'est ce qu'AF a mis en place pour éviter à ses salariés impliqués dans l'évènement de 2011 de se retrouver face à leur agresseur?
Les délégués du personnel UNAC demandent à l'entreprise de répondre à tous les points sus-notés.

Réponse :
1 / A ce jour, la loi française ne nous y autorise pas. Un refus de cet ordre équivaut à un refus de vente.
2/ Oui.
3 / Air France travaille depuis 2 ans sur une possibilité de blacklister les passagers indisciplinés afin de leur opposer un refus d'embarquer allant de 6 mois à trois ans . Ce dossier doit être présenté dans l'année à la CNIL seul entité habilitée à donner l'accord. La constitution d'un tel dossier est extrement longue et complexe.

QUESTION UNAC N° 15 03 51 MEMO SÛRETÉ n°15.04

1)Les délégués du personnel UNAC demandent à l'entreprise des explications sur l'allègement des conditions de réalisation de la mesure A80 et sur le satisfecit de la Direction de la sûreté en plein plan vigipirate pourtant prorogé jusqu'au 10 avril (com sûreté /IPN du 19 mars 15)
2) Les délégués du personnel UNAC demandent à l'entreprise combien de "personnes désignées" seront en charge de superviser les intervenants par type d'avion et par cabine, et quel en sera le process alors que cette "supervision doit être permanente".
3) Les délégués du personnel UNAC demandent à l'entreprise si "la prudence invitant à la plus grande vigilance compte tenu d'un niveau de menace élevé à l'égard de la France" (Gilles LECLAIR, Direction de la sûreté) n'est valable qu'en escale et pour le PN.
Les délégués du personnel UNAC demandent des réponses point à point.

Réponse :
1/ Il ne s'agit en aucun cas d'un allegement mais de l'autorisation de la concomittence de 2 tâches. Sachant que le personnel est inspecté filtré par les autorités et dans de nombreuses escales, subit un second contrôle par les équipes sûreté AF, sa présence lors de la A80 n'est pas un risque.
2/Autant qu'il qu'il y a de PNC dans sa zone de responsabilité, comme auparavant pour la mise en oeuvre de la A31.
3/ Merci de reformuler cette question pour une meilleure compréhension.

QUESTION UNSA N° 15 03 04 SURETE SITUATIONS GEOPOLITIQUES

Les DP UNSA demandent quelle est la situation géopolitique des escales suivantes: ALG, TUN, EZE, BEY, OUA, BKO, FIH, CCS, PHC, LOS, CAI, AMN, TLV, IST, NDJ, ATH, BKK, BGF, KBP, HKG, LOM

Réponse :

ALG : La situation sécuritaire est stable à Alger et sur la plateforme aéroportuaire. Cependant, la Direction de la Sûreté maintient la prescription demandant aux équipages de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel pendant la durée de leur rotation et ce, jusqu'à nouvel avis.

AMN : Suite aux menaces proférées par des groupes jihadistes, la Direction de la Sûreté prescrit aux équipages de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel pendant la durée de leur rotation et ce, jusqu'à nouvel avis.

ATH : Les manifestations et les grèves sectorielles se poursuivent à ATH. La Direction de la Sûreté recommande la plus grande vigilance dans les déplacements et d'éviter la place Syntagma à proximité du Parlement, les bâtiments officiels et les lieux de rassemblement et ce, jusqu'à nouvel avis.

BEY : La Situation sécuritaire dans Beyrouth étant actuellement stable, la Direction de la Sûreté autorise les déplacements dans les quartiers de Ras Beyrut, la corniche, la marina, le Biel, le quartier de l'horloge, le port, Achrafiyeh.
Elle recommande en outre :
- de faire preuve de vigilance et de discrétion lors de ces déplacements
- de ne pas se déplacer seul et à pied la nuit
- d'utiliser des taxis identifiés par l'hôtel ou l'établissement dans lequel ils se seront rendus
Par contre la Direction de la Sûreté proscrit tout déplacement dans la banlieue Sud de Beyrouth.

BGF : La situation sécuritaire demeure dégradée en RCA. La plate-forme aéroportuaire demeure sous contrôle des forces françaises.
Les hébergements des équipages demeurent suspendus depuis le 25 mars 2013. Depuis le 23 décembre 2013 la desserte de Bangui a été autorisée uniquement avec un atterrissage de jour.

BKK : La Direction de la Sûreté maintient les recommandations en vigueur jusqu'à nouvel avis:

- Faire preuve d'une vigilance accrue dans les déplacements
- Eviter les lieux de rassemblement et les manifestations politiques
- Eviter de porter des vêtements de couleur rouge ou jaune

BKO : L'attentat perpétré le 7 mars démontre la nécessité de respecter la prescription faite aux équipages de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel pendant la durée de leur rotation, et ce jusqu'à nouvel avis.

CAI : La situation politique et sociale demeure instable au Caire et tendue dans le Sinaï.
Cependant, la situation aéroportuaire demeure stable et sous contrôle.
La Direction de la Sûreté maintient la prescription demandant aux équipages de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel pendant la durée de leur rotation en vigueur depuis le 26 juin 2013 et ce, jusqu'à nouvel avis.

CCS : En raison d'une criminalité de droit commun endémique, la Direction de la Sûreté prescrit aux équipages de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel pendant la durée de leurs découcher et ce, jusqu'à nouvel avis. Elle recommande également aux équipages de rester regroupés à la sortie de l'aéroport, au point de contact avec le responsable de la compagnie de transfert.

EZE : Cette escale n'a pas fait l'objet de mesures particulières.

FIH : En raison d'une criminalité de droit commun réelle à Kinshasa, la Direction de la Sûreté prescrit aux équipages en rotation de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel Memling et ce, jusqu'à nouvel avis.

HKG : Bien que les manifestations de masse et occupation de sites ayant cessés, la Direction de la Sûreté recommande d'éviter les attroupements et de rester vigilant lors de tout déplacement.

IST : Suite aux menaces proférées par des groupes jihadistes, la Direction de la Sûreté a prescrit aux équipages de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel pendant la durée de leur rotation depuis le 1er octobre 2014 et ce, jusqu'à nouvel avis.

KBP : Les affrontements armés entre militaires ukrainiens et séparatistes prorusses se poursuivent dans l'Est du pays. En revanche la capitale, Kiev, demeure sous contrôle
Des manifestations ponctuelles restent cependant possibles.
Cette crise n'a, à aucun moment, eu d'impact sur les opérations d'Air France à Kiev.
La Direction de la Sûreté a autorisé les découchers des équipages depuis le 14 avril 2014. Toutefois, et afin de prémunir nos personnels contre les conséquences de troubles à l'ordre publics toujours possibles, la Direction de la Sûreté prescrit aux équipages en rotation à Kiev, de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel Ramada Encore pendant toute la durée de leur rotation et ce jusqu'à nouvel avis.

LFW : CLDS maintient les recommandations suivantes :
- éviter les déplacements seul et à pied;
- éviter les déplacements de nuit;
- éviter les lieux de rassemblement et la proximité avec les bâtiments officiels.

LOS : La criminalité de droit commun demeure à un niveau élevé. Dans ces conditions la Direction de la Sûreté prescrit aux équipages de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel, et ce jusqu'à nouvel avis.

NDJ : Suite aux menaces proférées par des groupes jihadistes, la Direction de la Sûreté prescrit aux équipages de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel pendant la durée de leur rotation depuis le 1er octobre 2014 et ce, jusqu'à nouvel avis.

OUA : La situation est redevenue stable à Ouagadougou.
La Direction de la Sûreté recommande cependant aux équipages en escale à OUA de se tenir à l'écart de tout rassemblement ou manifestation et de limiter les déplacements à l'agglomération urbaine burkinabé exclusivement.

PHC : La criminalité de droit commun demeure à un niveau élevé. Dans ces conditions la Direction de la Sûreté maintient la prescription demandant aux équipages de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel Novotel et ce, jusqu'à nouvel avis.

TLV : La situation sécuritaire est stable à Tel-Aviv.
Néanmoins, les prescriptions suivantes restent valables jusqu'à nouvel avis :
- rester à proximité de l'hôtel,
- éviter la proximité des bâtiments officiels, des marchés, des gares routières et des lieux de cultes,
- les déplacements hors Tel Aviv et les transports en commun sont proscrits,
- appliquer strictement et sans délai les consignes des responsables locaux de sécurité.

TUN : En raison d'une situation sécuritaire tendue en Tunisie, la Direction de la Sûreté a prescrit aux équipages en rotation à Tunis de demeurer dans l'enceinte de leur hôtel pendant celle-ci, depuis le 18 octobre 2013 et ce jusqu'à nouvel avis.
Actuellement, les hébergements équipages s'effectuent à l'hôtel Sheraton, proche de l'aéroport. Par ailleurs, un renforcement du dispositif de transfert est intervenu.

QUESTION UNSA N° 15 03 06 Escales à recommandations

Les DP UNSA demandent quelles sont les escales faisant l'objet de recommandations pour le mois de mars 2015.

Réponse :
Au mois de mars 2015, les escales faisant l'objet d'une recommandation sont :
ABJ, ATH, BEY, BKK, BLR, BOG, BOM, BSB, CMN, COO ,DEL, DKR, DLA, GIG, GRU, HKG , LBV, LED, LFW, LIM, MEX, NSI, OUA, PUJ, RBA, SDQ, SVO, TNR.

QUESTION UNSA N° 15 03 07 Escales à prescriptions

Les DP UNSA demandent quelles sont les escales faisant l'objet de prescriptions pour le mois de mars 2015.

Réponse :
Au mois de mars 2015, les escales faisant l'objet d'une prescription sont :
ALG, AMM, BKO, CAI, CCS, CKY, FIH, IST, JIB, KBP, LOS, NBO, NDJ, NKC, PHC, RUH, TLV, TUN.

QUESTION UNSA N° 15 03 08 Reconduits frontière

Les DP UNSA demandent combien de RDS ont été rédigés concernant les reconduits à la frontière au mois de février 2015.

Réponse :
13 RDS concernent les reconduits frontières au mois de février 2015.

QUESTION UNSA N° 15 03 61 Sûreté Caire

Le vol AF508 CDG-CAI du 15/03/15 comportait un DEPA à bord. Arrivé à CAI, le DEPA a donc été remis par l'escorte aux autorités locales. Les policiers de l'escorte ont été étonnés d'apprendre que les PNC du vol étaient hébergés à CAI, alors qu'eux-mêmes étaient hébergés à IST pour des raisons de Sûreté.
Les DP UNSA PNC demandent comment se fait l'appréciation de la menace dans une escale, dans la mesure ou même des fonctionnaires de police ont une appréciation plus restrictive que nous quant à la Sûreté, et ne sont pas hébergés dans une escale qu'ils estiment dangereuse.

Réponse :
Après contact auprès des services chargés de la reconduite aux frontières, les responsables concernés se sont étonnés de cette affirmation sans doute dite sur le ton de la boutade. Preuve en est que les policiers accompagnants reviennent toujours par la compagnie utilisée à l'aller , ce qui fut le cas. Ils n'ont donc pas effectué un CAI IST pour aller à l'hotel.

QUESTION UNSA N° 15 03 90 SURETE

En date du 10/03/15 sur IPN dans l'actualité PN une info sûreté du Directeur de la Sureté Air France, M. Z, stipule " En France, les niveaux actuels du plan Vigipirate ont été prolongés jusqu'au 10 avril au moins, à savoir un niveau "Alerte Attentats" en Ile-de-France et dans les Alpes-Maritimes et un niveau "Vigilance Renforcée" sur le reste du territoire.
Dans l'ensemble des sites Air France, en ville et en aéroport, les mesures de Sûreté renforcées mises en place par la Compagnie depuis le début de l'année restent en place, et ce de manière durable."

Des mesures de restriction d'entrée avaient été mises en place par la Compagnie depuis le début de l'année :

- Cité PN Fermeture des accès piétonniers (entrées et sorties) par le VAL . La grille sera fermée . Toute personne désirant se rendre à la Cité devra passer par le parvis de la Cité.
- Parvis Siège L'accès est filtré, afin de ne permettre qu'aux personnes autorisées de s'y rendre. La grille d'accès ainsi que le tourniquet d'accès donnant sur le hall seront fermés de 20h00 à 06h00.
- Parking Cité Fermeture de la première voie d'accès (sur la droite en entrant dans le parking) au niveau -1.
- Parking Siège Fermeture la nuit.
- Parking Pégase Accès 24h/24.
- BEPN Accès de 06h00 à 18h30.
- Paray Les accès uniquement piéton (tourniquet) sont fermés.

Les DP UNSA demandent si ces mesures de restriction font partie des mesures de sureté renforcées mises en place par la compagnie depuis le début de l'année et sensées rester en place de manière durable.

Réponse :
Ces mesures sont adaptées en permanence et mises en oeuvre ou retirées en fonction de l'analyse des risques

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 04 SURETE HEBERGEMENT

Les DP SNPNC/FO souhaitent connaître la liste des escales dont l'hébergement est suspendu à ce jour par CL.DS.

Réponse :
À ce jour, l'hébergement est suspendu à BGF, NIM.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 05 SURETE SITUATIONS POLITIQUES ET PRESCRIPTIONS

Les DP SNPNC/FO demandent l'analyse sûreté dans les escales suivantes ainsi que la consigne recommandation ou prescription associée :

GRU, GIG, IST, EZE, JNB, LAD, FIH, SSG, LOS, ABJ, PHC, CAI, NDJ, BKO, NKC, CKY, ROB, OUA, NSI, BGF, BZV, AMN, TNR, DEL, BOM, BLR, ATH, LFW, COO, PNR.

Réponse :
ABJ : La Direction de la sûreté recommande aux équipages, de faire preuve de prudence dans leurs déplacements.
En outre, les déplacements individuels, à pieds et de nuit sont proscrits. La Direction de la sûreté donne également pour instruction de ne pas se rendre dans les quartiers suivants : Abodo ; Adjamé, Treichville et Yopougon.

AMN : Suite aux menaces proférées par des groupes jihadistes, la Direction de la Sûreté prescrit aux équipages de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel pendant la durée de leur rotation et ce, jusqu'à nouvel avis.

ATH : Les manifestations et les grèves sectorielles se poursuivent à ATH. La Direction de la Sûreté recommande la plus grande vigilance dans les déplacements et d'éviter la place Syntagma à proximité du Parlement, les bâtiments officiels et les lieux de rassemblement et ce, jusqu'à nouvel avis.

BGF : La situation sécuritaire demeure dégradée en RCA. La plate-forme aéroportuaire demeure sous contrôle des forces françaises.
Les hébergements des équipages demeurent suspendus depuis le 25 mars 2013. Depuis le 23 décembre 2013 la desserte de Bangui a été autorisée uniquement avec un atterrissage de jour.

BKO : L'attentat perpétré le 7 mars démontre la nécessité de respecter la prescription faite aux équipages de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel pendant la durée de leur rotation, et ce jusqu'à nouvel avis.

BZV : La situation est stable à BZV.

CAI : La situation politique et sociale demeure instable au Caire et tendue dans le Sinaï.
Cependant, la situation aéroportuaire demeure stable et sous contrôle.
La Direction de la Sûreté maintient la prescription demandant aux équipages de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel pendant la durée de leur rotation en vigueur depuis le 26 juin 2013 et ce, jusqu'à nouvel avis.

CKY : Des manifestations sporadiques continuent d'avoir lieu à Conakry entretenant un climat d'instabilité. La Direction de la Sûreté maintient sa prescription demandant aux équipages en rotation de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel pendant la durée de leur rotation, en vigueur depuis le 15 octobre 2013 et ce, jusqu'à nouvel avis.

COO : La Direction de la Sûreté maintient les recommandations demandant au personnel de la Compagnie présent au Bénin d'éviter de se rendre dans la moitié nord du pays et dans les zones frontalières avec le Nigeria et ce, jusqu'à nouvel avis.
Par ailleurs, la Direction de la Sûreté recommande la plus grande vigilance dans les déplacements dans Cotonou.

DEL + BOM + BLR- La Direction de la Sûreté rappelle les consignes en vigueur jusqu'à nouvel avis, dans les escales indiennes pour l'ensemble du personnel AF :
- faire preuve de la plus grande prudence et vigilance dans les déplacements ;
- éviter les marchés, les stations ferroviaires et routières, les lieux de culte et de rassemblement ;
- éviter d'utiliser les transports en commun (bus, métro, etc.) et privilégier les compagnies de taxi grées par l'hôtel.

DLA - NSI : La Direction de la Sûreté maintient sa recommandation demandant au personnel de la Compagnie dans le pays de ne pas se rendre dans les zones frontalières avec le Nigeria.
Les recommandations préexistantes demeurent également en vigueur, à savoir : la plus grande vigilance dans les déplacements à Douala et Yaoundé, éviter la proximité des bâtiments officiels et se tenir à l'écart des rassemblements, et ce jusqu'à nouvel avis.

EZE : Cette escale n'a pas fait l'objet de mesures particulières.

FIH : En raison d'une criminalité de droit commun réelle à Kinshasa, la Direction de la Sûreté prescrit aux équipages en rotation de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel Memling et ce, jusqu'à nouvel avis.

GIG – GRU - BSB : La délinquance de droit commun reste à un niveau élevé.
Pour cela, la Direction de la Sûreté rappelle les recommandations en vigueur :

- observer la plus grande vigilance dans les déplacements, en particulier dans le centre des agglomérations, en évitant les signes extérieurs de richesse (bijoux et montres de valeur, smartphones, ordinateurs) ;
- limiter l'usage de son téléphone portable dans la rue ;
- ranger son appareil photo dans un sac discret après usage ;
- avoir un peu d'argent à portée de main, à remettre sans hésiter en cas d'agression ;
- éviter de marcher dans des rues désertes (quartiers de bureaux le soir et le week-end ; plages par temps de pluie et la nuit) ;
- éviter les favelas ;
- se tenir éloigné de tout rassemblement et mouvement de foule ;
- ne pas utiliser les distributeurs de billets laissés sans surveillance.

IST : Suite aux menaces proférées par des groupes jihadistes, la Direction de la Sûreté a prescrit aux équipages de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel pendant la durée de leur rotation depuis le 1er octobre 2014 et ce, jusqu'à nouvel avis.

JNB : Cette escale n'a pas fait l'objet de mesures particulières.

LAD : Cette escale n'a pas fait l'objet de mesures particulières.

LFW : CLDS maintient les recommandations suivantes :
- éviter les déplacements seul et à pied;
- éviter les déplacements de nuit;
- éviter les lieux de rassemblement et la proximité avec les bâtiments officiels.

LOS : La criminalité de droit commun demeure à un niveau élevé. Dans ces conditions la Direction de la Sûreté prescrit aux équipages de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel, et ce jusqu'à nouvel avis.

NDJ : Suite aux menaces proférées par des groupes jihadistes, la Direction de la Sûreté prescrit aux équipages de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel pendant la durée de leur rotation depuis le 1er octobre 2014 et ce, jusqu'à nouvel avis.

NKC : La Direction de la sûreté a autorisé la reprise des découchers à Nouakchott depuis le 28 mars 2014. Il n'y a toutefois pas de découchers d'équipage à NKC en programmation à ce jour.

OUA : La situation est redevenue stable à Ouagadougou.
La Direction de la Sûreté recommande cependant aux équipages en escale à OUA de se tenir à l'écart de tout rassemblement ou manifestation et de limiter les déplacements à l'agglomération urbaine burkinabé exclusivement.

PHC : La criminalité de droit commun demeure à un niveau élevé. Dans ces conditions la Direction de la Sûreté maintient la prescription demandant aux équipages de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel Novotel et ce, jusqu'à nouvel avis.

PNR : Cette escale n'a pas fait l'objet de mesures particulières.

ROB : Cette escale n'est plus desservie par la Compagnie

SSG : Cette escale n'a pas fait l'objet de mesures particulières.

TNR : En raison d'une situation économico-politique dégradée et d'une criminalité de droit commun en progression, la Direction de la Sûreté recommande :
-de limiter les déplacements à l'agglomération d'Antananarivo exclusivement,
-de faire preuve de vigilance dans les déplacements en ville,

-d'éviter les attroupements et de se déplacer seul.
-Il est recommandé en outre d'utiliser les transports en voiture surtout après la tombée de la nuit.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 51 BKO du 09/03

Contrairement à l'intervention faite en salle de briefing sur le BKO du 09/03 par les responsables sûreté, les PN n'ont pas eu de circuit dédié spécifique à l'arrivée ni au retour en traversant l'aéroport au milieu des passagers.
L'escorte était bien présente pour accompagner la navette PEQ jusqu'au Radisson.
Les PNC étaient bien hébergés au même étage avec garde à l'étage mais dispatchés des 2 côtés du couloirs, contrairement aux propos annoncés en salle de briefing le jour du départ.
Les DP SNPNC/FO constatent que les mesures prises suite à l'attentat meurtrier sont largement insuffisantes et les dysfonctionnements trop nombreux en terme de sûreté équipage.
Les DP SNPNC/FO exigent la mise en place de mesures de protection efficaces et un circuit dédié sans aucun contact avec la foule à l'aéroport de BKO.

Réponse :
L'évaluation de la menace et l'analyse du risque, menées localement, ont conduit à la mise en oeuvre de mesure de protection tant pour les personnels sur place que pour les équipages, adaptées et proportionnées à la menace identifiées localement.
La question posée fait état de différence entre le briefing réalisé au départ de Paris, et la situation rencontrée par l'équipage une fois sur place.
Cette différence tient au fait que ce briefing est basé sur les éléments fournis par l'escale, au plus près du départ de Paris. Ces éléments peuvent évoluer parfois rapidement en fonction de la situation sécuritaire locales et des décisions des autorités régaliennes, auxquelles Air France ne peut pas se soustraire. Le briefing sécuritaire effectué à l'arrivée sur place par le Chef d'Escale ou son représentant permait justement de faire état de ces évolutions ou changements.
Pour autant, suite à cette remontée, nous nous sommes rapproché du Chef d'Escale afin d'échanger avec lui sur ce sujet et sur les incompréhensions suscités par la différence entre les informations fournies lors du briefing à Paris, et la situation telle que vécue par cet équipage.
La Direction de la Sûreté demeure très soucieuse de pouvoir fournir des informations fiables et exactes aux équipages. Dans les jours qui ont suivi, les briefings tenaient compte de ces évolutions.
Votre analyse qui tend à dire que "les mesures prises sont largement insuffisantes et les dysfonctionnements trop nombreux" est fausse. De même, l'ensemble des mesures y compris celles destinées à la protection, sont adaptées et proportionnées à la menace.

QUESTION CFDT N° 15 03 04 Sûreté

Les DP de la CFDT demandent à la direction de la sûreté quelle est la situation géopolitique des escales suivantes :
MC : ALG, CMN, RBA, TLV, KBP, IST, ATH, AMN et particulièrement TUN
LC : BEY, CAI, BOG, LOS, PHC, BKK, BKO, NKC, OUA, LFW, FIH, CCS

Réponse :
ALG : La situation sécuritaire est stable à Alger et sur la plateforme aéroportuaire. Cependant, la Direction de la Sûreté maintient la prescription demandant aux équipages de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel pendant la durée de leur rotation et ce, jusqu'à nouvel avis.

AMN : Suite aux menaces proférées par des groupes jihadistes, la Direction de la Sûreté prescrit aux équipages de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel pendant la durée de leur rotation et ce, jusqu'à nouvel avis.

ATH : Les manifestations et les grèves sectorielles se poursuivent à ATH. La Direction de la Sûreté recommande la plus grande vigilance dans les déplacements et d'éviter la place Syntagma à proximité du Parlement, les bâtiments officiels et les lieux de rassemblement et ce, jusqu'à nouvel avis.

BEY : La Situation sécuritaire dans Beyrouth étant actuellement stable, la Direction de la Sûreté autorise les déplacements dans les quartiers de Ras Beyrut, la corniche, la marina, le Biel, le quartier de l'horloge, le port, Achrafiyeh.

Elle recommande en outre :
- *de faire preuve de vigilance et de discrétion lors de ces déplacements*
- *de ne pas se déplacer seul et à pied la nuit*
- *d'utiliser des taxis identifiés par l'hôtel ou l'établissement dans lequel ils se seront rendus*

Par contre la Direction de la Sûreté proscrit tout déplacement dans la banlieue Sud de Beyrouth.

BKK : La Direction de la Sûreté maintient les recommandations en vigueur jusqu'à nouvel avis:

- Faire preuve d'une vigilance accrue dans les déplacements
- Eviter les lieux de rassemblement et les manifestations politiques
- Eviter de porter des vêtements de couleur rouge ou jaune

BKO : L'attentat perpétré le 7 mars démontre la nécessité de respecter la prescription faite aux équipages de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel pendant la durée de leur rotation, et ce jusqu'à nouvel avis.

BOG : La Direction de la Sûreté maintient les recommandations demandant aux équipages en rotation à Bogota :
- de ne pas emprunter les transports en commun ni les taxis collectifs à Bogota ;
- de n'utiliser que les taxis identifiés par les responsables de l'hôtel Casa Dann Carlton ;
- de ne pas se déplacer dans les quartiers périphériques de Bogota ;
- de s'abstenir de quitter l'agglomération de la capitale colombienne - de faire preuve de prudence et de vigilance.

CAI : La situation politique et sociale demeure instable au Caire et tendue dans le Sinaï.
Cependant, la situation aéroportuaire demeure stable et sous contrôle.
La Direction de la Sûreté maintient la prescription demandant aux équipages de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel pendant la durée de leur rotation en vigueur depuis le 26 juin 2013 et ce, jusqu'à nouvel avis.

CCS : En raison d'une criminalité de droit commun endémique, la Direction de la Sûreté prescrit aux équipages de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel pendant la durée de leurs découcher et ce, jusqu'à nouvel avis. Elle recommande également aux équipages de rester regroupés à la sortie de l'aéroport, au point de contact avec le responsable de la compagnie de transfert.

CKY : Des manifestations sporadiques continuent d'avoir lieu à Conakry entretenant un climat d'instabilité. La Direction de la Sûreté maintient sa prescription demandant aux équipages en rotation de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel pendant la durée de leur rotation, en vigueur depuis le 15 octobre 2013 et ce, jusqu'à nouvel avis.

FIH : En raison d'une criminalité de droit commun réelle à Kinshasa, la Direction de la Sûreté prescrit aux équipages en rotation de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel Memling et ce, jusqu'à nouvel avis.

IST : Suite aux menaces proférées par des groupes jihadistes, la Direction de la Sûreté a prescrit aux équipages de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel pendant la durée de leur rotation depuis le 1er octobre 2014 et ce, jusqu'à nouvel avis.

KBP : Les affrontements armés entre militaires ukrainiens et séparatistes prorusses se poursuivent dans l'Est du pays. En revanche la capitale, Kiev, demeure sous contrôle
Des manifestations ponctuelles restent cependant possibles.
Cette crise n'a, à aucun moment, eu d'impact sur les opérations d'Air France à Kiev.
La Direction de la Sûreté a autorisé les découchers des équipages depuis le 14 avril 2014. Toutefois, et afin de prémunir nos personnels contre les conséquences de troubles à l'ordre publics toujours possibles, la Direction de la Sûreté prescrit aux équipages en rotation à Kiev, de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel Ramada Encore pendant toute la durée de leur rotation et ce jusqu'à nouvel avis.

LFW : CLDS maintient les recommandations suivantes :
- éviter les déplacements seul et à pied;
- éviter les déplacements de nuit;
- éviter les lieux de rassemblement et la proximité avec les bâtiments officiels.

LOS : La criminalité de droit commun demeure à un niveau élevé. Dans ces conditions la Direction de la Sûreté prescrit aux équipages de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel, et ce jusqu'à nouvel avis.

NKC : La Direction de la sûreté a autorisé la reprise des découchers à Nouakchott depuis le 28 mars 2014. Il n'y a toutefois pas de découchers d'équipage à NKC en programmation à ce jour.

OUA : La situation est redevenue stable à Ouagadougou.
La Direction de la Sûreté recommande cependant aux équipages en escale à OUA de se tenir à l'écart de tout rassemblement ou manifestation et de limiter les déplacements à l'agglomération urbaine burkinabé exclusivement.

PHC : La criminalité de droit commun demeure à un niveau élevé. Dans ces conditions la Direction de la Sûreté maintient la prescription demandant aux équipages de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel Novotel et ce, jusqu'à nouvel avis.

RBA : La situation est stable à RBA. Mais comme dans toutes les grandes agglomérations la criminalité de droit commun à tendance à se développer. Les recommandations de vigilance dans les déplacements restent en vigueur et ce, jusqu'à nouvel avis.

TLV : La situation sécuritaire est stable à Tel-Aviv.
Néanmoins, les prescriptions suivantes restent valables jusqu'à nouvel avis :
- rester à proximité de l'hôtel,
- éviter la proximité des bâtiments officiels, des marchés, des gares routières et des lieux de cultes,
- les déplacements hors Tel Aviv et les transports en commun sont proscrits,
- appliquer strictement et sans délai les consignes des responsables locaux de sécurité.

TUN : En raison d'une situation sécuritaire tendue en Tunisie, la Direction de la Sûreté a prescrit aux équipages en rotation à Tunis de demeurer dans l'enceinte de leur hôtel pendant celle-ci, depuis le 18 octobre 2013 et ce jusqu'à nouvel avis.
Actuellement, les hébergements équipages s'effectuent à l'hôtel Sheraton, proche de l'aéroport. Par ailleurs, un renforcement du dispositif de transfert est intervenu.

QUESTION CFDT N° 15 03 05 Sûreté

Les DP de la CFDT demandent à la direction de la sûreté quelles sont les escales en prescription sûreté et celles en recommandation.

Réponse :
Au mois de mars 2015, les escales faisant l'objet d'une recommandation sont :
ABJ, ATH, BEY, BKK, BLR, BOG, BOM, BSB, CMN, COO ,DEL, DKR, DLA, GIG, GRU, HKG , LBV, LED, LFW, LIM, MEX, NSI, OUA, PUJ, RBA, SDQ, SVO, TNR.

Au mois de mars 2015, les escales faisant l'objet d'une prescription sont :
ALG, AMM, BKO, CAI, CCS, CKY, FIH, IST, JIB, KBP, LOS, NBO, NDJ, NKC, PHC, RUH, TLV, TUN.

AMERIQUES

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 113 AF439 - MEX CDG

Les DP UGICT CGT demandent l'attribution de 36h RADD pour la CCP du vol AF 439 MEX-CDG du 14/03/2015 qui n'a pu prendre son repos puisqu'elle est intervenue pour secourir un passager souffrant.

Réponse :
BRAVO a demandé au CCP des informations complémentaires ne trouvant pas trace du CRIP rédigé sur ce vol. Dès réception de ces éléments nous ne manquerons pas de vous faire part de notre décision.

QUESTION UNAC N° 15 03 19 PROCEDURE BAGAGES SOUTE MEX

A l'arrivée de l'AF 439 MEX/CDG le 28 février un des PNC n'a pas trouvé son bagage soute sur le chariot PN. Il aura à se rendre au terminal d'arrivée pour voir son bagage tourner sur le tapis avec ceux des passagers. Cette situation n'est pas acceptable en soi et encore moins au regard des procédures mises en place au départ de MEX : bagages soute avec tag à code barre et vérification au pied de l'avion. Les délégués du personnel UNAC demandent que les services de l'escale de Mexico apportent des explications et que cessent ces dysfonctionnements.

Réponse :
Nous avons questionné l'escale de MEX à ce sujet, qui nous confirme la traçabilité et le bon chargement de tous les bagages PEQ en soute. Après contact avec les équipes du HUB, nous ne pouvons savoir si la livraison du bagage à CDG fait suite à une perte de l'étiquette d'identification PN, ou à une erreur lors du déchargement à CDG.

QUESTION UNAC N° 15 03 39 PRE NON UTILISE

A la prise en charge de l'avion au départ de l'AF 333 BOS-CDG du 12/03/15, l'équipage voit sur l'ACL du vol aller que 4 PNC se sont plaints d'irritations cutanées suite à leur repos. L'équipage envoie alors un télex à Paris pour leur demander de prévoir une désinsectisation du PRE à l'arrivée et n'a donc pas, en conséquence, utilisé ce PRE. Les délégués du personnel UNAC demandent 24H de repos division pour cet équipage.

Réponse :
La division accorde à titre exceptionnel 24h00 de repos division.

QUESTION UNSA N° 15 03 12 Prestations PNC et IR

Suite à un incident d'exploitation le vol AF084 du 27 décembre 2014 a subi un retard important qui a conduit à une relève d'équipage. L'équipage de remplacement a été déclenché pour un vol dont l'heure de bloc départ reprogrammé a été fixée à 14h30. Le vol AF084 décollera finalement à 16h00. Ce vol aura donc un TSVP programmé à 13h15 ce qui induit une prestation embarquée MH pour le déjeuner et une IR le soir à SFO. Après vérification il s'avère que l'IR du soir n'a pas été versée à l'équipage.

Les DP UNSA demandent la régularisation de l'IR manquante à l'ensemble de l'équipage.

Réponse :
La demande de régularisation a été faite en respectant la PGK prestations du PN.

QUESTION UNSA N° 15 03 79 Vol ou perte de bagage cabine JFK

Suite à une perte ou « vol » de bagage cabine dans la navette sur vol AF011 du 19/02/2015 déclarée à l'escale de JFK par Madame X(PNC AMO Mat YYYY) les DP UNSA demandent quelle réponse à été apportée à celle-ci et si son IPAD localisé dans le Bronx a été retrouvé.

Réponse :
Après enquête auprès de l'escale de JFK. Mme X se serait rendue au comptoir AF sans son bagage contenant un Ipad pensant que son accompagnant le prenait en charge. Au comptoir d'enregistrement du vol, elle a constaté que ce n'était pas le cas. Elle est retournée à l'extérieur de l'aérogare pour le récupérer, pas de bagage sur le trottoir et la navette était déjà partie. Le visionnage de la vidéo de surveillance par les autorités n'a pas permis de vérifier si le bagage se trouvait sur le trottoir après le départ de l'équipage et/ou de la navette. L'adresse de la localisation de l'Ipad fourni par Mme X a été transmise par l'escale aux autorités. Selon eux, l'adresse correspond à un immeuble avec plusieurs appartements. Le dossier n'est pas classé, par les autorités qui contacteront Mme X en cas de récupération de l'Ipad et/ou du bagage. Toutes ces informations et explications ont été déjà données à Mme X par l'escale de JFK qui a assuré l'interface entre Mme X et les autorités depuis le 19/02/15.

QUESTION UNSA N° 15 03 84 Phoenix INDIA

Mr X (STW AME) fait partie jusqu'à aujourd'hui des effectifs de PNC Phoenix India. On l'a informé d'une nouvelle formation en 2015 afin de l'inviter à y participer, ce qu'il ne souhaite pas. On l'informe qu'en l'absence de réponse, il ne sera pas programmé en formation et qu'il perdra à terme le statut de référent Phoenix.

Mr X, en ne répondant pas à ce mail et suite à une relance, en février 2015 s'exprime clairement.

Les DP UNSA demandent que son statut Phoenix lui soit donc retiré dans les plus brefs délais.

Réponse :
M X ainsi que les PNC qui n'ont pas répondu au mail seront retirés de la liste des PNC Phoenix India courant avril.

QUESTION UNSA N° 15 03 94 ATTENTE CHAMBRE ATL

REPRISE QUESTION UNSA N° 15 02 22 ATTENTE CHAMBRE ATL
REPRISE QUESTION UNSA N° 15 01 72 ATTENTES CHAMBRE ATL
REPRISE QUESTION UNSA N° 14 12 120 ATTENTES CHAMBRE ATL
9 août l'attente des chambres a réellement durée de 40 minutes pour les premières clefs, à 2h45 pour les trois dernières clefs.
" A aucun moment nous avons eu un responsable et nos seuls interlocuteurs ont été les employés de la réception qui étaient vraiment désolés mais qui ne pouvaient rien faire." dixit le CCP.
En parlant avec d'autres équipages à l'hôtel, l'équipage apprend que cette situation dure depuis trois jours (PEQ 777et 747), avec un temps d'attente allant de 1 heure à 3 heures.
Dans UNSA demandent la réponse donnée par l'hôtelier, réponse autre que "l'hôtel était plein", car cela n'est pas recevable.
Les DP UNSA demandent ce qui a été mis en place pour parer à ce non-respect du contrat.
Les DP UNSA demandent quelle suite a été donnée à la requête du CCP.
Les DP UNSA demandent le nombre d'équipage impacté par une attente chambre de plus de 1h à ATL depuis Janvier 2014.
Les DP UNSA demandent 24h de RADD en compensation à cette attente non acceptable à l'ensemble des PNC de cet équipage et rétroactivement à tous les équipages ayant dû attendre leur chambre plus d'1h.
Réponse :
L'hôtel était effectivement complet ce jour-là.
Nous avons fait un rappel à l'hôtelier à ce sujet.
Les PNC pourront consulter la réponse faite en séance.
Depuis janvier 2014, 11 RDV indiquent une attente des chambres pour une partie de l'équipage soit 11 équipages. Nous ne pouvons pas indiquer plus précisément le nombre de PNC touchés, les RDV indiquent parfois "... dont certaines avec plus d'une heure... ou 2h45 pour les 3 dernières clefs..."
La division AME ne donne pas une suite favorable à la demande de repos division

Les DP UNSA font remarquer que la PGK 03-58 est une instruction de l'entreprise non négociée avec les partenaires sociaux. La PGK 03-58 prévoit un temps d'attente maximum d'une heure pour une remise à blanc (cf.: PGK 03-58 page 58 Qualité de l'Hébergement 2.3).
Les DP UNSA demandent à nouveau 24h de repos division au titre du non-respect de la PGK 03-58

Réponse :
La division Amérique maintient sa réponse précédente et ne donne pas une suite favorable à la demande de repos division. Concernant les attentes de chambre à ATL, l'entreprise a rappelé fermement ses obligations contractuelles à l'hôtelier. Les engagements de l'hôtel ont été présentés lors du dernier comité hébergement.

Les DP UNSA demandent quelle compensation est prévue en cas de non-respect de la PGK-0358 (temps d'attente pour remise à blanc PGK 03-58 page 58 Qualité de l'Hébergement 2.3).
Les DP UNSA réitèrent leur demande de 24h de repos centre, la PGK-0358 étant une instruction contractuelle entre l'hôtelier et l'entreprise, en aucun cas l'équipage ne doit en subir les conséquences.
Réponse :
La division Amérique maintient sa réponse précédente et ne donne pas une suite favorable à la demande de repos division. Il n'y a pas de compensation prévue en cas de non-respect du temps d'attente lors d'une remise à blanc.

Les DP UNSA font remarquer que si la PGK 03.58 ne prévoit pas de compensation, celle ci prévoit « Lorsqu'un équipage succède à un autre dans les mêmes chambres, le délai de mise à blanc n'excédera pas une heure. Au-delà l'hôtel mettra à disposition de l'équipage entrant d'autres chambres de qualité égale sans modification des conditions de prix. » L'hôtel étant ce jour-là complet il n'était pas non plus possible de respecter cette seconde condition.

Les DP UNSA demandent à la division Amérique 24 heures de repos division en compensation du préjudice subit par l'équipage.

Réponse :
Concernant l'attente de chambres le 9 août 2014, l'hôtel était complet ce jour-là. Lors des derniers comités hébergement, le plan d'action et l'engagement pris par l'hôtelier ont été présentés en séance. La division Amérique est très attentive au suivi de ces actions, un bilan est fait lors des comités hébergement. La division Amérique ne donne pas une suite favorable à la demande de repos division.

QUESTION UNSA N° 15 03 117 L&P ATL

Sur le vol AF688 CDG/ATL du 02/03 vol plein, un four (n°754) et un boiler étaient inopérants au G6/G7, ne facilitant pas le travail des PNC.

Sur le vol retour AF689 ATL/CDG du 03/03 en Y pour le BH3664, 36 plateaux étaient non conforme puisque des dîners étaient chargés en lieu et place des breakfast. Tous l'équipage a du faire don de sa prestation, PNT compris, et 5 repas J en sus ont été donné en J.

Les DP UNSA demandent les raisons des non conformités rencontrées, et une compensation pour l'équipage qui a fait don de sa prestation pour pallier les manquements du prestataire.

Réponse :
Après enquête, le four n°754 en panne à la date du vol a été remplacé le 04 Mars. La dispense du boiler avait été levée avant le vol cité plus haut suite au constat de bon fonctionnement par la Maintenance, depuis cette date aucune plainte n'a été saisie dans les systèmes concernant cet élément.
Concernant le vol AF689 du 03/03/15, nous n'avons pas trouvé de remarque au RDV concernant une non-conformité prestations et l'offre des prestations équipages aux clients.
La division Amérique ne répond pas favorablement à la demande de compensation.

QUESTION UNSA N° 15 03 118 ABSENCE INJUSTIFIEE

M. X (STEW AME) a été débarqué le 09/11/2014 sur un vol CDG/EZE par le CCP au vue de son état physique. Il avait pointé et assisté au briefing. Il a vu par la suite le cadre de permanence, et le suivi planning qui lui a aménagé la suite de son planning par 2 OFF afin qu'il puisse se reposer. Il a du prendre un taxi a ses frais car était inapte à la conduite.

Il a reçu le 12 Décembre un courrier lui demandant de justifier une absence à cette date. M. X n'était pas absent puisqu'il a pointé et a assisté au briefing, vu le cadre de permanence et le suivi.

Les DP UNSA demandent comment ce PNC doit justifier une absence injustifiée qui n'en est pas une puisqu'il était présent.

Les DP UNSA demandent le retrait de cette absence.

Réponse :
M X s'est présenté au cadre de permanence à 22h15 pour l'informer qu'il débarquait ne se sentant pas en état de faire son vol. M X n'ayant pas effectué sa mission vol, un code absence et de débarquement ont été positionnés sur cette journée. Le cadre de permanence nous confirme qu'il n'a pas souhaité consulter le médical ADP mais a accepté la proposition de raccompagnement à son domicile en taxi à la charge de l'entreprise. La codification de l'absence et le courrier d'information joint au dossier du PNC ont été modifiés.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 54 ATLANTA

Les DP SNPNC/FO demandent qu'un rappel soit fait à l'escale d'Atlanta concernant les nombreux bagages hors format cabine. Sur l'AF 681 du 04/03 et malgré une procédure mise en place en salle d'embarquement, l'équipage a dû débarquer de nombreux bagages aux 30 derniers passagers car il n'y avait plus de place dans les racks. Cette surcharge de travail ne peut qu'affecter dès le départ l'état général du PNC.
Les DP SNPNC/FO expriment leur volonté de protéger le PNC contre ces irritants non prévus sur la fiche de poste et qui alourdissent considérablement nos charges de travail.

Réponse :
Un rappel à ce sujet a été fait par le chef d'escale à son équipe.

PRODUCTION

QUESTION SNGAF N° 15 03 04 PROD

Les DP SNGAF souhaitent savoir pourquoi les jalons de production ne sont plus fournis aux PNC qui en feraient la demande.

Réponse :

Depuis que les outils ont été dotés des nouvelles améliorations et applications informatiques liées à la qualité planning, il n'est momentanément plus possible d'obtenir les jalons, les statistiques n'étant plus fiables.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 03 PROD PAIEMENT RADD 35J

Monsieur X avait 72h de RADD , 48h lui ont été payés. Les 24h restantes ont été pré positionnées sur le mois d'avril en 2 fois 12h de repos.
Les DP de l'UGICT/CGT demandent les raisons pour lesquelles les 24h restantes n'ont pas été payées comme demandé par Mr X .
Les DP de l'UGICT/CGT demandent le paiement de ces 24h.

Réponse :

Les 24heures restantes de RADD 35 J se décomposent comme suit :

12 acquises sur KAR50292 05/09/14 R
12 acquises sur GTR10474 02/03/15 R

Il reste effectivement un 24h de RADD mais seulement 12 restantes antérieures au 31/OCT 14.

Le paiement des RADD s'effectuait par multiple de 24 heures, raison pour laquelle la gestion n'a retenu que 48 heures payables.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 05 PROD VOL PHOENIX RUSSIA ET ESCALE PREFERENTIELLE

Les DP de l'UGICT/CGT demandent le nombre de vols par mois attribués à chaque PNC référent Phoenix Russia sur Moscou.
Les DP de l'UGICT/CGT demandent le nombre de vols par mois attribués en escale préférentielle aux PNC sur Moscou.

Réponse :

Voir Tableau.

Nombre de vols attribués sur SVO pour les référents Phoenix et les escales préférentielles
Mars2014 - février 2015

div	spé	référent	esc pref	nb de PNC moyen	nb de rot sur SVO moyen
EUR	C/C	PHR	SVO	5,5	8,84
		PHR		27,4	9,18
			SVO	15,1	5,15
	HST	PHR	SVO	11,2	13,16
		PHR		62,0	9,42
			SVO	76,9	5,29
FRA	C/C	PHR		0,8	6,14
			SVO	0,8	1,20
	HST	PHR	SVO	0,1	0,00
		PHR		0,2	6,00
			SVO	1,2	1,71

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 15 GEN PAIEMENT RADD 35J

Sur la fiche de salaire de Madame X hôtesse CILA n'apparaît pas le paiement de 12h de RADD comme il devait être fait sur la paye de février .
Les DP de l'UGICT/CGT demandent quelles sont les raisons de cette absence.
Les DP de l'UGICT/CGT demandent le paiement de ce RADD.

Réponse :

Les RADD 35 J acquis avant le 31/10/2014 étaient payables par multiple de 24h ce qui n'est pas le cas de Me X.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 25 PNC NON BI-BASE

Beaucoup de PNC non « bi-base » se voient affecter des vols « hors base ». Les DP de l'UGICT/CGT PNC estiment que si les effectifs étaient gérés correctement, les PNC volontaires « bi-base » devraient suffire à couvrir les vols « hors base ». Il semble que très souvent des PNC Europe non volontaires se voient affectés sur des vols « hors base ».
Les DP de l'UGICT/CGT PNC demandent quelles sont les modalités de vols « hors base » et de rappeler les règles les régissant.

Réponse :

Les modalités d'affectation des courriers hors base en programmation et en exploitation sont précisées dans l'AC p.214.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 35 RADD MC

Les DP UGICT PNC demandent sous quelles conditions le RADD moyen courrier est payable ?

Réponse :

Pour les PNC dont le régime d'emploi est le moyen courrier, les RADD sont, conformément au §6 p.220 "repos additionnel" soit crédités au CJR, soit pris à l'issue du RPC de la rotation.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 37 DDA LC 5ON

Les DP UGICT CGT constatent que des instructeurs sont positionnés sur de nombreux 5 on en avril.
A titre d'exemple : HND, du 19 au 29 avril, tous les 5on de 75h sur place ont un instructeur en CCP, celui du 26 prévoit même 2 instructeurs...Soit sur 7 vols, 8 instructeurs positionnés…prenant les places de 8 pnc CCP/HST.
Les DP UGICT rappellent que, compte-tenu des efforts croissants qui sont aux pnc, ceux-ci CCP doivent pouvoir demander et surtout obtenir des rotations aérées.
Les DP UGICT demandent pour quelle mission ou excellente raison des instructeurs sont positionnés sur chaque rotation 5 on HND du 19 au 29 avril ?
Les DP UGICT demandent selon quels calculs de la direction le ratio maxi de cadres pré-positionnés sur les vols est respecté sur cette période d'avril ?
Les DP UGICT demandent selon quelle règle, les instructeurs peuvent se positionner sur des rotations hnd 5 on de 75h ?

Réponse :

Il existe 51 rotations HND en avril 2015; 18 rotations répondent aux critères AF 272 et 5 ON.

Le positionnement des Cadres PNC est conforme à l'AC.

L'application du PV de conciliation génère pour 47 rotations existantes, 5 rotations attribuables aux Cadres PNC en fonction CCP.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 39 Disponibilités de courtes durées

Nous apprenons que « seules les réponses positives vous sont communiquées » suite à une demande de disponibilité de courte durée. Cette état de fait est détestable pour ceux qui sont dans l'attente d'une réponse afin d'organiser à l'avance leur vie.
Les DP UGICT demandent que les réponses négatives soit également envoyées dans les meilleurs délais.

Réponse :

Il existe 2 canaux pour la programmation des DDC :

1/ DDC prio RH envoyé par les RH aux élaboration plannings à l'issue de la réunion M-2 pour une programmation immédiate.
l'envoi d'un SMS aux PNC est systématique.

2/ DDC non prioritaire RH envoyé par le Dimensionnement à l'issue de la réunion M-2 pour une programmation au plus tard le 15 de M-1
l'envoie d'un SMS aux PNC est systématique en cas d'acceptation ou non.

A l'issue de la programmation, la liste des PNC est transmise au Dimensionnement et à la gestion paye.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 41 Disponibilités de courtes durées

Les DP UGICT demandent quel est le délai maximum de réponse à une demande de disponibilité de courtes durées.

Réponse :
Il existe 2 canaux pour la programmation des DDC :

1/ DDC prio RH envoyé par les RH aux élaboration plannings à l'issue de la réunion M-2 pour une programmation immédiate.
l'envoi d'un SMS aux PNC est systématique.

2/ DDC non prioritaire RH envoyé par le Dimensionnement à l'issue de la réunion M-2 pour une programmation au plus tard le 15 de M-1
l'envoie d'un SMS aux PNC est systématique en cas d'acceptation ou non.

A l'issue de la programmation, la liste des PNC est transmise au Dimensionnement et à la gestion paye.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 45 CONTACT TELEPHONIQUE SUR REPOS

Monsieur X stw EUR avait une réserve programmée le mercredi 4 mars à 9H à Roissy.
Vers 7h00, il reçoit un sms lui attribuant un 4 étapes sur Orly.
Puis le Suivi Planning l'appelle pour savoir ce qu'il en est.
Monsieur X répond qu'il est en partance pour Orly.
Les DP de l'UGICT/CGT sont très étonnés du fait que Monsieur X ait été contacté sur ses repos.
Les DP de l'UGICT/CGT demandent quelles en sont les raisons.
Les DP de l'UGICT/CGT demandent que cette pratique cesse.
Les DP de l'UGICT/CGTY demandent 24h de repos centre.

Réponse :

Mr X. était programmé de plage de réserve le 04/03 de 09h00 à 15h00.
Un SMS envoyé à 07h02 lui a signifié l'attribution d'une rotation dont l'heure de décollage programmé à 10h45 se situait à l'intérieur de sa plage de réserve.

Dans le bloc réserve, le PNC est contactable à tout moment en dehors des périodes de repos.
Mr X. a terminé sa réserve le 03/03 à 15h00. Le repos dû après une réserve terrain non déclenchée est de 12h dont 1 RNN, lequel se termine à 05h00 du matin dans le cas de Mr X.
(RNN = 8h comprises entre 21h00 et 09h00).

En conséquence, un fois la période de repos terminée, le PNC doit être en mesure de prendre connaissance d'un SMS qui lui aurait été envoyé afin de décoller au sein de sa plage de réserve.
Le suivi planning veille à prévenir avec anticipation les PNC qui sont déclenchés pour un décollage au sein de la plage.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 47 GEN VISA US

Les DP de l'UGICT/CGT demandent le nombre de PNC sur LC sans visa US.
Les DP de l'UGICT/CGT demandent le nombre de PNC sans visa US ayant fait la demande auprès du CPPE pour renouveler leur visa.
Les DP de l'UGICT/CGT demandent le nombre de PNC en attente d'une immo ambassade pour le visa US. Les DP de l'UGICT/CGT demandent s'il y a un classement de ces PNC pour estimer le temps d'attente pour avoir cette immo.

Réponse :

1/ voir tableau.

2 / les PNC volontaires visa US représentent en moyenne une quarantaine de noms chaque mois.

3 / il n'existe pas de liste de PNC en attente d'une immobilisation pour un RDV à l'ambassade ni de classement ; la liste du CPPE est transmise chaque mois aux élaborations planning pour la programmation d'une MIM ou d'une MCP selon l'antériorité visa US du PNC.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 87 AF 010 du 11/03/15

Mme X, hot Ame, part en DDA sur JFK le 11/03/15 avec un accompagnant pour une rotation de 48h sur place, retour le 14/03/15 par l'AF011.
Le 12/03/15 au soir, après une journée de visites et de marche, Mme X et son accompagnant repassent à l'hôtel avant de ressortir pour profiter de leur soirée en escale.
Le téléphone de la chambre clignote, Mme X interroge le répondeur qui donne simplement un message de réveil "this is your wake up call...". Surprise, Mme X, descend à la réception pour signaler une erreur. Là, l'agent de la réception lui apprend qu'il lui reste 45 min pour être prête au ramassage de son équipage.
Mme X peine à comprendre ce qui a bien pu se passer pour qu'elle ne soit prévenue d'aucune façon.
Les DP UGICT demandent quelles sont les erreurs à l'origine de cette énorme bévue?
Les DP UGICT demandent ce qui serait advenu si Mme X n'avait pas été en état physique et mental d'accomplir sa mission?
Les DP UGICT demandent ce qui serait advenu si Mme X n'était pas rentrée par hasard à l'hôtel le 12 au soir, attendu que son ramassage n'était prévu que le lendemain?
Attendu qu'elle est partie en vol sans avoir pris le repos nécessaire, attendu les complications et les soucis occasionnés par le changement imprévu de vol pour faire embarquer son accompagnant, les DP UGICT demandent 48h de RADD pour Mme X.

Réponse :

La rotation FUR30010B du 11/03 s'effectuait à l'origine en 4 ON et comportait un retour le 14/03 à CDG.

Le 12/03 à 07h52 TU, une modification touchant cette rotation porte le nombre de ON vol à 3 avec un retour le 13/03 sur l'AF 009 en raison d'une IRGAV.

Un SMS a été émis en même temps que la modification de rotation, le 12/03 à 07h53TU.

Indépendamment de l'information faite par l'escale le 12/03 à 08h03 TU, un SMS a été envoyé à Me X. , au CCP et CDB du vol retour.

Le SMS concernant Me. X. est resté en statut "inconnu" ce qui signifie que le GSM de Me. X. n'était pas en fonction.

Lorsque le PNC est en activité, pendant son temps de service, l'entreprise peut le contacter sur son téléphone portable.

En cours de courrier, le PNC peut également être contacté par SMS pour modification de rotation ou information. Les dispositions actuelles d'informations par l'escale sont conservées.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 89 Restitution points DDA

reprise question SNPNC/FO 14/06/122
Les DP UGICT CGT demandent sur quel texte s'appuie l'entreprise pour interpréter l'AC, chapitre LC 7-3-e ("lorsque le courrier demandé en DDA par un pnc n'a pas été effectué du fait de l'entreprise, les points sont automatiquement restitués") de la façon suivante "si la rotation est rallongée en durée, l'escale de découcher et le code de rotation maintenu, le dda et le retrait de points sont maintenus..."

Réponse :

Le §7.3.e précise la récupération des points.
A la suite de nombreux débats issus des QDP, la Production a répondu dorénavant favorablement à la demande de restitution de points lorsqu'une rotation demandée en DDA est rallongée ou écourtée, la durée étant considérée en ON vol.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 95 règle des 30% d'instructeurs

Les DP UGICT CGT demandent à connaitre la ou les règle(s) d'attribution ou de positionnement des instructeurs sur les vols désidératables par la maitrise CC et CCP.

Réponse :

Les règles appliquées sont :
- l'AC Chapitre F 7.3 p 162
- Complété du PV de conciliation N° 14.053 du 10/09/14.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 105 base mrs

Les DP UGICT CGT notent que sur la rotation JTB29103 du 15/03/2015, 2 CC font office de hst.
Les DP demandent pourquoi à une époque d'austérité imposée pour mesures d'économies, AF fait voler des CC en hst?
Les DP demandent si la base souffre de sous-effectif?

Réponse :

En exploitation, le suivi planning a constaté une forte tension effectif en C/C et HST sur les bases sur la période du 10 au 17 mars.

Cette situation a contraint le suivi planning a utiliser les dispersions afin de couvrir les TNP (tâches non placées) disponibles avec parfois des C/C positionnés en HST.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 107 DDA modifié

Les DP UGICT CGT signalent que le DDA à date BOS 48h de Mr X, stw cila, du 6 au 9 mars s'est transformé en BOS 24h.
Mr X demandant à récupérer ses points s'entend dire que c'est impossible car les compteurs reviennent au max ce mois.
Les DP UGICT CGT demandent l'attribution d'un DDA gratuit à Mr X.

Réponse :

Mr x. a demandé la FUR 50338A en DDA, initialement prévue en 4 ON.
Le 07/03, cette rotation s'est transformée en 3 ON.
La restitution des points DDA n'était effectivement pas nécessaire car l'incrémentation des compteurs de points DDA était déjà réinitialisée pour les DDA du mois d'avril.
Il ne sera pas attribué de DDA gratuit à Mr . X.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 109 CPPE / déclaration maladie

Les DP UGICT rapportent que le 16 03 2015 à 22h30 environ, il est impossible de déclarer une maladie au cppe car personne ne répond et aucun répondeur ne permet de laisser un message.
Les DP UGICT CGT demandent quelle est la raison de ce dysfonctionnement, qui n'a malheureusement rien d'exceptionnel.
Les DP UGICT CGT demandent que la direction trouve une solution satisfaisante pour la déclaration des absences ou retards.
Les DP signalent être intervenus plusieurs fois suite à des informations erronées données aux pnc par l'agent du cppe.
Les DP UGICT demandent qu'une formation sérieuse soit donnée aux agents du cppe.

Réponse :
Le CPPE a dû faire face à un incident sur le serveur interactif PN (SVI) la veille au soir du 16/03.

Le serveur en secours n'a pas pu être enclenché automatiquement car le serveur dédié fonctionnait partiellement.
Le département des télécoms a été sollicité afin de réinitialiser les serveurs y compris celui de secours.
Une investigation est en cours afin de connaître l'origine de la panne.
Certaines déclarations ont été traitées en direct par téléphone par le cadre PNC de permanence au CPPE.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 111 RADD 35J

Les DP UGICT CGT demandent le paiement du RADD 35J pour l'équipage de l'AF102 du 28/01/2015 qui s'est heurté au refus de l'agent de planning de prendre en compte le paiement.
les DP UGICT CGT demandent également que les agents soient informés de façon adéquate des mesures mises en œuvre par la direction.

Réponse :

Nous n'avons pas trouvé d'AF 102 du 28/01/15.
Les RADD 35 J sont payables par multiple de 24h s'ils ont été acquis à une date antérieure au 31/10/14.
Il ne peut donc y avoir de litige sur ce sujet.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 125 points CA AME

Les DP UGICT CGT demandent combien de points étaient nécessaires à un HST AME, pour l'obtention d'une période de 5j maximum de Congés Annuels non prioritaire, à partir du 15 aout 2015.

Réponse :

Il n'est pas possible de donner une réponse précise pour les raisons suivantes :

- Cela dépend du quota sur la dite période
- Cela dépend du nombre de DEG demandés
- La programmation des périodes de DEG (périodes prioritaires été du 15/06 au 16/09) sont traitées en priorité.
- La programmation des périodes non prioritaires est traitée en second.
- L'attribution de périodes non prioritaires sur la période été du 15/06 au 16/09 est quasiment impossible du fait que la totalité des quotas est déjà utilisé pour la DEG.

A titre d'exemple, un PNC HST AME rang 1 qui demande :
période de DEG du 01.08 au 10.08 obtenu
période de DCA du 11.08 au 15.08 non obtenu cause quota

Le fait qu'il soit rang 1 ne lui garantit absolument pas d'avoir l'intégralité des périodes demandées

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 133 Bidding

Les DP UGICT CGT demandent si le projet du bidding est toujours étudié et considéré comme une voie d'avenir par la direction AF?

Réponse :
La production PNC a réalisé des benchmarks dans différentes compagnies, tant sur les règles que sur les outils ou les effectifs.
Le bidding en était donc une composante.
La Production présentera aux OP représentatives le retour des benchmarks.

QUESTION CFTC N° 15 03 03 Vols hors bases

Les DP CFTC demandent combien de PNC sont volontaires « hors bases » à CDG et à ORY.
Le taux d'absentéisme sur les vols « hors bases » à CDG et à ORY.
De plus les DP CFTC n'ont toujours pas compris l'intérêt économique ou de production de faire descendre un PNC basé Roissy à Orly et vice versa, même si ceci est prévu dans l'ACG.
Nous demandons donc une explication en séance.

Réponse :

1/ Cette réponse est donnée au compte rendu trimestriel Production.

2/Voir tableau pour les absences sur vol hors base.

3/Par ailleurs, en respectant les règles de l'AC et les contraintes, l'effectif de PNC basé CDG indifférent base ne suffit pas à couvrir les charges des rotations Europe hors base.

Absences sur les vols hors base
février 2015

division	spé	nb de vol pgm	nb d'Abs	%abs
EUR	C/C	126	29	23%
	HST	534	137	26%
	Total	660	166	25%
FRA	C/C	77	8	10%
	HST	446	95	21%
	Total	523	103	20%

QUESTION CFTC N° 15 03 11 RADD NCE

Mme X(PNC NCE) a 174h de RADD sur son compteur. Les DP CFTC demandent comment celui-ci lui sera attribué, sachant qu'elle passe sur LC le 1ER Avril.

Réponse :

Le compteur de RADD Me D. a été soldé en mars et avril 2015.

QUESTION CFTC N° 15 03 13 5ON MC

Les DP CFTC demandent que soit respecté les rythmes des PNC MC en ne programmant pas de 5ON à la suite d'un arrêt maladie.(Sauf si celui-ci est suivi d'un stage de reprise d'activité)

Réponse :

L'AC. § MC. 4.1 précise qu'en cas de réduction du nombre de jour OFF en suivi (cas de maladie), un PNC en rythme 4 ON, dans le cadre d'un abattement de OFF peut se voir programmer jusqu'à 5 jours consécutifs d'activité.

QUESTION CFTC N° 15 03 18 Réserves bases

Les DP CFTC souhaiteraient connaître la raison pour laquelle un PNC est parti au départ de la base de NCE le 19/03/15 sur l'AF 6223 en tant que chef de cabine ?
Pourquoi l'entreprise n'a pas fait appel aux C/C volontaires OK vol ?

À quel titre ce PNC peut remplacer un C/C qui n'a pu effectuer la totalité de sa rotation dans la mesure où l'équipage repassait à la Base d'affectation ?

Pourquoi l'entreprise ne gréée pas plus de C/C en réserve?
2
Quelle est la procédure officielle si un C/C, le jour J, sur Base province est absent et qu' il n' y a pas de réserve?

Réponse :

Sur la rotation concernée par l'AF 6223 du 19/03, le C/C en fonction a débarqué du vol au repassage à la base de Nice.

Le suivi planning ne disposait que d'une réserve C/C le matin qui ne pouvait être déclenchée sur la suite de la rotation, en raison d'un retour trop tardif.

Le suivi planning peut déclencher un PNC en faisant fonction C/C lors du repassage à la base tant que le vol n'est pas en compo peq.

Le nombre de C/C programmé de réserve depuis le début de la mise en place de la Base Nice n'a pas évolué et demeure égal à 1.

Lors d'un débarquement, il est très difficile d'utiliser un "OK vol" par manque de temps afin que le PNC puisse se rendre à la base, l'information a été connue à 16h10 pour un décollage à 17h15.

QUESTION CFTC N° 15 03 21 Hors base

Les DP CFTC demandent ce qui a conduit à déclencher un grand nombre de PNC de réserves à ORY sur des vols CDG depuis début Mars.

Réponse :

Le suivi planning a fait face à une forte tension effectifs dûe à l'absentéisme et les aléas d'exploitation imprévisibles d'ou l'échange des ressources d'une base sur l'autre en dernier recours afin de couvrir tous les vols.

Les échanges ont été effectués ponctuellement : certains jours , aucun n'a été nécessaire.

En janvier :
24 PNC du sud vers le nord

En février :
29 PNC du sud vers le nord

En mars jusqu'à présent :
33 PNC du sud vers le nord

QUESTION UNAC N° 15 03 09 RADD

Les délégués du personnel UNAC demandent à l' entreprise de communiquer au PNC chaque mois la possibilité ou non du paiement des différents RADD.

Réponse :

L'information sera mise à jour mensuellement sous IPN (Site Production).

QUESTION UNAC N° 15 03 14 DDA 1,CHOIX 2,FAITES *

Les délégués du personnel UNAC demandent pourquoi lors de la pose d'un DDA vol en PNC associé(première campagne) la deuxième possibilité de DDA vol impose le même PNC associé .

Réponse :

La dissociation est techniquement complexe.

Le traitement des DDA PN associés doit s'effectuer à l'origine d'une pose de DDA symétrique sur les deux choix en première campagne.

Par ailleurs, à défaut de demandes identiques, les DDA ne sont pas refusés, mais sont traités individuellement.

QUESTION UNAC N° 15 03 15 DDA INCOMPATIBLE

Les délégués du personnel UNAC demandent quand l'outil informatique sera paramétré correctement conformément aux engagements de l'entreprise afin que les DDA n'apparaissent pas en DDA incompatibles alors que la construction planning est tout à fait possible et ne soient donc pas refusés arbitrairement.

Réponse :

Un simple paramétrage de l'outil n'est pas suffisant.

Le traitement des DDA du MC dans des configurations particulières et complexes est lié à la configuration du planning et au rythme.

Les configurations sont reprises manuellement.

Il n'y a pas de modification prévue de l'outil.

QUESTION UNAC N° 15 03 23 DDA MC INCOMPATIBLE 2

Les délégués du personnel UNAC demandent ce que doit faire un PNC à la sortie des DDA lorsqu'il voit son DDA refusé car non règlementaire en machine alors que son planning est constructible et qu'il était rang 1 sur ce vol ou dans les quotas (DDA repos).

Réponse :

Le PNC qui fait un tel constat peut solliciter un rattrapage du DDA auprès du CPPE.

QUESTION UNAC N° 15 03 24 DERNIER VOL A M-2 et DDA

Madame X pose un DDA YVR pour avril 2015. Dans un premier temps, elle obtient celui du 5 avril. Il sera ensuite retiré et remplacé par celui du 29 avril. Mais cette CCP figure sur la liste des PNC demandés par un CDB qui

effectue un dernier vol sur MEX le 02 mai. Les services de pré-planification n'ont pas encore enregistré ce vol le 2 mars ce qui impliquera de facto la suppression du DDA YVR pour Madame X.
Les délégués du personnel UNAC demandent que les PNC invités sur un dernier vol soient identifiés par la pré-planification au 22 de M-2.

Réponse :

Me X. a posé l'AF 374 du 19/04 ainsi que l'AF 374 sans date en DDA 1.

La rotation affectée par l'outil lors du traitement des DDA était l'AF 374 du 05/04.
L'élaboration a ensuite retravaillé le DDA et a successivement annulé puis ré-affecté le DDA en date du 29/04.

Me X. était également invitée sur un dernier vol d'un CDB, AF 438 du 02/05 ; ce vol a été positionné le 11/03 par la pré planification.
C'est en raison de cette programmation que l'AF 374 du 29/04 a été retiré.

Au final, Me X. bénéficie de son DDA AF374 le 05/04 par imposition et retrait de point Ad HOC et le dernier vol du CDB AF 438 du 02/05.

QUESTION UNAC N° 15 03 35 Programmation e-learning Sûreté

Madame X a été en arrêt maladie plusieurs mois avec un passage SIACI les dernières semaines. Elle a repris par 2 jours de circulant puis stage MDC avion. Cette PNC avait sur son planning la dispersion e-learning programmée en amont et n'a pas pu la valider. Les délégués du personnel UNAC demandent à quelle date ce PNC verra sa dispersion reprogrammée.

Réponse :

Nous ne constatons pas de programmation E-learning sur le planning de novembre 2014 de Me.X., dernier mois d'activité avant son absence de l'entreprise.

La reprise d'activité s'est effectuée en février 2015, le 25/02 après une VRT/VRA.

Il existe effectivement un MDC A9 ainsi qu'un MDC 77 mais nous n'avons pas constaté de programmation E-learning.

Par ailleurs l'historique de planification du mois de mars ne révèle également pas de programmation d'E-learning.

QUESTION UNAC N° 15 03 36 RADD U PERDU

Madame X PNC Asie B revient de maternité et ne trouve pas trace sur CREW de RADD U datant de 2011. Les délégués du personnel UNAC demandent si cette PNC a bien du RADD U à créditer. Les délégués du personnel UNAC demandent si d'autres PNC absents de l'entreprise pendant plusieurs mois ont rencontré cette problématique.

Réponse :

Me X. peut demander un relevé au CPPE.

QUESTION UNAC N° 15 03 38 BLOC RESERVE LC

Les délégués du personnel UNAC demandent le pourcentage de PNC qui ont eu des blocs réserve de 15 jours pour les mois de février et mars 2015 en distinguant si possible les CCP/CC et les HST.

Réponse :

Voir tableau.

% de PNC ayant des blocs de 15 jours
février - mars 2015

spé	mois	eff	nb MBR	nb MBR 15 J	%MBR 15 J
CCP	févr.-15	726	63	36	57%
	mars-15	742	63	30	48%
C/C	févr.-15	1471	149	86	58%
	mars-15	1473	145	69	48%
HST	févr.-15	6918	602	307	51%
	mars-15	6906	619	321	52%

QUESTION UNAC N° 15 03 50 DDA VOL MC

La rotation CXR363C9 du 30/04/2015 (déc TXL/NTE) est attribuée début mars à 2 PNC dans la cadre de la campagne DDA MC.
Courant Mars comme il est de coutume depuis plusieurs mois, la rotation est modifiée (suppression du déc NTE) puisqu'elle se transforme en 2 ON au lieu de 3 ON...
Aucune information n'est envoyée aux PNC. Le 18 mars dans l'après midi, il est procédé au retrait pur et simple du vol à l'un des PNC, sans explication logique ("intervention de la machine et pas de l'humain d'après le code informatique...?!?!"). Dans l'onglet DDA du mois, il est indiqué que la rotation est invalide ou annulée mais un des PNC est toujours bien positionné après intervention auprès des services Elabo pour rendre cette rotation au PNC d'origine...
Les délégués du personnel UNAC demandent à l'entreprise des explications sur ce dysfonctionnement :
1)Pourquoi dans le cadre de l'amélioration de la qualité planning les PNC n'ont pas été informés?
2)Pourquoi n'a t - on pas demandé au PNC son consentement avant de lui retirer la rotation modifiée?

Réponse :

1) Lors de modification de rotation impactant un DDA en cours d'élaboration, il n'est pas prévu d'envoyer un SMS au PNC concerné.
L'usage est de rendre les points DDA, de retirer le code particularité de la rotation, et le plus souvent de laisser la rotation sur le planning.

2) La rotation n'étant plus considérée comme désidératée, elle est de ce fait permutable en élaboration.

QUESTION UNAC N° 15 03 59 REPRISE JOURNÉE JOCKER

Les délégués du personnel UNAC demandent à la compagnie de préciser ce qu'elle entend par les " PNC qui souhaitent être libérés peuvent demander un aménagement de planning" Si la date du 5 avril est une journée sous embargo, elle ne peut l'être pour le BR présent en immo avant le 18 février.
QUESTION UNAC N° 15 02 67 JOKER
Du fait de la publication le 18/02/2015 du calendrier des embargos "journée joker", les Délégués du Personnel UNAC demandent que les PNC qui ont posé une journée joker le 5 avril dans le cadre d'un BR, voient cette journée respectée en conformité avec l'ACG chapitre 15-2, p 81.
Réponse :
La journée du 05/04 est une date sous embargo Joker.
Les PNC qui souhaitent être libérés sur cette date peuvent demander un aménagement de planning.

Réponse :

Nous vous remercions de nous communiquer l'identité du PNC concerné par la QDP.

QUESTION UNAC N° 15 03 64 REPRISE RÉDUCTION DROIT A CONGÉS

Les délégués du personnel UNAC demandent confirmation que tous les PNC concernés par une réduction de leur droit à congés reçoivent le SMS mentionné dans la réponse.
QUESTION UNAC 15 02 55 REPRISE REDUCTION DE DROITS A CONGES
Suite à la réponse à la question 15 01 25, les délégués du personnel UNAC réitèrent leur demande “de mettre en oeuvre tous les moyens afin de respecter l’AC” y compris pour les PNC qui ne se manifestent pas et ce par équité de traitement.
QUESTION 15 01 25 REDUCTION DE DROITS A CONGES
L’accord collectif p72, précise qu’en cas de réduction du droit à congés, 3 solutions sont proposées au choix du Pnc:
- un abattement des congés annuels sur l'année en cours
- un report de l'abattement sur l’année suivante
- une régularisation de rémunération
Toutefois de nombreux PNC se sont manifestés pour nous faire remarquer qu’ils n’ont jamais été contactés par aucun service, un abattement voire une suppression de jours leur étant purement et simplement imposés. Quand certains rappellent la règle , il leur est répondu que les services n’ont pas les moyens d’appeler tous les PNC concernés...
Les délégués du personnel UNAC demandent à l’entreprise de mettre en oeuvre tous les moyens afin de respecter l’accord collectif.
Réponse :
Lorsque dans pareil cas il est nécessaire d'effectuer :
- un abattement des congés annuels sur l'année en cours
- un report de l'abattement sur l'année suivante
- une régularisation de rémunération,
le PNC reçoit initialement un SMS.
La majorité des PNC contactent les services de préplanification ou se déplacent afin de solder ces situations.
Dans le cas contraire et faute de relance restée sans réponse, la pré planification traite tous les cas par défaut et effectue l'abattement. Ce dernier est considéré comme accepté par défaut.
Le volume des modifications à apporter étant important, si le PNC se manifeste, ce traitement est ré-étudié.

Réponse :

La réponse est maintenue.

QUESTION UNAC N° 15 03 71 REPRISE GUIDE DDA

Suite à la réponse à la question UNAC 15 02 51, les délégués du personnel UNAC demandent la réponse à la question, puisque nous sommes déjà en mars et ce guide n’est toujours pas paru.
QUESTION UNAC N° 15 02 51 REPRISE GUIDE DDA

Suite à la réponse du mois dernier, les délégués du personnel demandent à quelle date sortira le guide DDA.
QUESTION 15 01 34 REPRISE GUIDE DDA
Les délégués du personnel UNAC demandent où en est la parution de ce guide.
QUESTION UNAC N° 14 12 33 GUIDE DDA
Un guide expliquant “ le sujet des motifs de refus DDA” devrait voir le jour en janvier 2015. Les délégués du personnel UNAC demandent si ce guide décodera les abréviations comme ACT DIVERS ou d’autres utilisés par les outils planning et qui alimentent la “nébuleuse” souvent citée comme étant un irritant pour le PNC.
Réponse :
Les motifs de refus DDA font l'objet d'un chantier à la Production comme le prévoyait le projet Qualité Planning.
Celui-ci vise à améliorer la compréhension des refus notamment au niveau des libellés.
Le guide prévoit effectivement de donner des explications détaillées comme c'est le cas dans les autres guides mis à disposition du PNC.

Réponse Ce guide paraîtra en Février 2015. Réponse : En attente.

Réponse :

La maquette est toujours en cours de rédaction.

Cet item qualité planning était à l'origine prévu pour septembre 2015.

La rédaction d'un tel guide nécessite un travail de fond important sur l'explication de motifs de refus.

QUESTION UNAC N° 15 03 77 REPRISE CPPE ET MC

Suite à la réponse à la question UNAC 15 02 66, les délégués du personnel UNAC ne peuvent se satisfaire de cette réponse puisqu'il peut s'agir d'une question urgente d'exploitation et les délais de réponse du CPPE sont plus longs que brefs….C'est pourquoi, au titre de l'équité entre les populations PNC LC et MC, les délégués du personnel UNAC demandent que les agents du CPPE présents au comptoir traitent de la même façon les questions MC et LC….et que l'organisation du service se fasse en fonction de cet objectif. Pour mémoire, lors de la réorganisation des services de production en 2008, le CPPE devait être le point d'entrée des questions Production des PNC….suite au sondage ALTÉDIA.
QUESTION UNAC N° 15 02 66 CPPE et MC
Les Délégués du Personnel UNAC demandent à l'Entreprise quelle solution a le PNC MC qaund il se présente au CPPE et qu'aucune personne n'est à même de le renseigner car non compétente sur MC?
Réponse :
Le PNC peut alors rédiger sa question par mail et il lui sera répondu dans les plus brefs délais.

Réponse :

La Production PNC procède actuellement au recrutement d'agent CPPE.

QUESTION UNSA N° 15 03 05 IRGAV

Les DP UNSA demandent la liste des IRGAV au mois de février 2015.

Réponse :

Voir Fichier de Novembre 14 à février 15.

QUESTION UNSA N° 15 03 24 IRGAV

Reprise QUESTION UNSA N° 15 02 05 IRGAV
Les DP UNSA demandent la liste des IRGAV au mois de janvier 2015.
Réponse : En attente

Les DP UNSA demandent que cette liste soit portée chaque mois à la connaissance des OP.
Les DP UNSA demandent à l'entreprise de travailler sur ce point afin de faire toute la transparence sur l'utilisation des IRGAV.

Réponse :

Voir Fichier de Novembre 14 à février 15.

QUESTION UNSA N° 15 03 27 IRGAV

Les DP UNSA demandent qu'un RADD pour COMPO PEQ réduite pour l'ensemble de l'équipage du vol AF274 du 21 février 2015, CDG-HND. Cet équipage est parti à 10 PNC sur une version B777-200 40J/24W/216Y.

Sur le vol retour HND/CDG, le vol a été exploité en B777-200 avec une version physique de 4P/49J/24W/170Y et exploité en version 49J/24W/170Y toujours à 10 PNC.
Or, les grilles de composition équipage mentionnées dans le protocole Transform 2015 sur les mesures d'accompagnement de l'accord collectif PNC précisent que pour 49J à 58J , il faut bien 5 PNC hors prise en compte du CCP dans la composition d'équipage.
Pour ce vol retour, les PNC en classe W/Y étaient bien au nombre de 5 respectant les grilles de composition d'équipage alors qu'en classe J, ils n'étaient que 4 au lieu de 5.

Réponse :

L'AF 274 du 21/02 est partie en version physique et exploitée 772// 40J 024W 216Y à 10 PN.
Le vol retour a été irgavé en 772 version physique 4P/49J/24W/170Y et exploité en 48J/24W/170Y à 10 PNC selon le catalogue des versions.

QUESTION UNSA N° 15 03 38 Qualité planning

Le 18/03/15 les DP UNSA PNC ont été alertés par plusieurs PNC d'une nouvelle utilisation de la dispersion par les services de la Production PNC.
Certains vols en 4 ON sont ouverts à l'échange. Sont proposés des vols en 3 ON. Le 1e jour de la rotation initiale n'étant pas utilisé, il devient donc une dispersion. Il s'ensuit que le vol échangé est annulé au PNC concerné, pour lui redonner un vol en 4 ON.
Cette utilisation de la dispersion est abusive et ne correspond pas à la qualité planning négociée entre AF et les partenaires sociaux.
Ce qui devait être une amélioration et une souplesse pour le PNC se retourne contre lui.
Les DP demandent des explications sur cette utilisation de la dispersion.
Les DP demandent que les vols échangés par le PNC ne soient pas soumis aux règles de la dispersion, et ne soient pas annulés de façon unilatérale par le Suivi

Réponse :

La création d'une dispersion dans un planning suite à un échange est soumise aux mêmes règles que les autres dispersions.

Le PNC a ainsi la possibilité d'utiliser sa propre dispersion pour échanger une 3 ON avec un 4 ON.

A l'inverse l'entreprise conserve son droit à utiliser la dispersion qui est transférée d'un PNC vers un autre.

Il est rappelé que l'échange à ON différent repose sur le principe d'utilisation de la dispersion et ne doit pas amené à durcir les règles de l'AC.

Le guide précise bien le fonctionnement.

QUESTION UNSA N° 15 03 51 2eme DDA

REPRISE QUESTION UNSA N° 15 02 96 2eme DDA
Mme X a posé un 2eme DDA SIN pour le mois de Février. Il lui a été répondu "qu'aucune solution n'était compatible avec son planning". Seulement sur le tableau des disponibilités des vols, de nombreuses places étaient encore disponibles pour cette escale qui auraient pu correspondre avec le planning de Mme X.
Les DP UNSA demandent les raisons de ce motif de refus.
Réponse :
Il y a de nombreux motifs de refus DDA sur ce cas et il n'est pas possible d'étudier chaque occurrence de vol.

Les DP UNSA demandent :
1) comment sont posés les 2èmes DDA.
2) les critères d'attribution du 2ème DDA
3) le pourcentage de satisfaction d'obtention du 2ème DDA mensuel depuis la mise en place de ce dernier.

Réponse :

Le traitement du DDA "2" a lieu la veille du passage d'ARCHIPEL, élaboration des TDS.

Les critères d'attribution du second DDA répondent aux règles du 1er DDA: pas de dispersion générée, respect des heures, des compétences avion, ...

En cas de tension effectif, il peut y avoir une possibilité de refus en effectuant un filtre a l'entrée.
En effet, un pourcentage de PNC les moins dotés en points DDA se verront écartés de la campagne.

Pourcentage de satisfaction sera communiqué uniformément avec celui du DDA 1, au compte rendu trimestriel Production.

QUESTION UNSA N° 15 03 56 REQUIS LANGUES

Les DP UNSA demandent le nombre de PNC "requis langues" ayant une note en brésilien, japonais, chinois et espagnol qui peuvent être positionnés sur un vol dédié par type de langue.

Les DP UNSA demandent le nombre de places qui leur sont réservées par destination et type avion selon les protocoles division en vigueur.

Réponse :

Les requis langues et nombre de places qui sont alloués par type avion/destination appartiennent au protocole Division

QUESTION UNSA N° 15 03 57 VOLS CADRE

Tous les mois les ASPRO affichent la liste des cadres volant en fonction CCP.

Les délégués de l' UNSA PNC demandent que les CDL soient mis à jour, le COI n'existant plus.

Les délégués demandent pour quelle raison sur la liste d'avril 2015, l'AF272 du 26/04 et l'AF272 du 28/04 n'apparaissent pas dans la liste des vols pris par les cadre en CCP.

Les délégués de l'UNSA PNC font remarquer que ces 2 vols font passer le nombre de 5 ON HND pris par les cadres de 4 à 6.

Vu qu'il y a 47 5 ON HND au mois d'avril 2015, la règle des 10% prévue dans le PV de conciliation concernant les vols cadres n'est donc pas respectée.

Les délégués de l'UNSA PNC demandent donc que ces vols soient rendus aux CCP afin de respecter le PV de conciliation.

Réponse :

1/ L'affichage sera modifié pour remplacer COI par CILA.

2/ Ces deux vols ont été attribués le lendemain de l'affichage ainsi que le retrait du CAD en CCP du vol du 22/06. Le document aurait du être mis à jour.

3/ Le nombre de Cadres PNC en CCP sur 5 ON HND est passé de 4 à 5.

4/ L'application du PV de conciliation génère pour 47 rotations existantes, 5 rotations attribuables aux Cadres PNC en fonction CCP.

5/ L'attribution de 5 vols HND 5 ON respecte bien le PV de conciliation.

QUESTION UNSA N° 15 03 60 CA

Les DP UNSA demandent comment M. X (stw asie) classé 17 éme sur la liste d'attribution des congés, n'a pu obtenir les dates souhaitées.

Réponse :

Mr X. est effectivement 17/1826 PNC (HST ASI).
Nous constatons qu'il a obtenu entière satisfaction sur le DEG, et une période de MCA de 5 jours en Avril. Seule, la période du mois de juin a été imposée.
En effet, le quota de jours de congés alloué aux mois de juillet et aôut et quasiment et intégralement consommé par les DEG.

QUESTION UNSA N° 15 03 63 ENTRETIEN ANNUEL

Les DP UNSA demandent le nombre de PNC n'ayant pas eu d'entretien annuel depuis plus de :
- 1 an
- 2 ans
- 3 ans
- 4 ans
- 5 ans ou plus

Réponse :

Sur les 12 derniers mois, la Production a programmé les entretiens à 50% des PNC, mais il y a eu une chute de 12,5% des ces entretiens en suivi ayant pour origine le PNC ou le Cadre PNC.

QUESTION UNSA N° 15 03 71 RADD

Reprise QUESTION UNSA N° 15 02 29 RADD
REPRISE QUESTION UNSA N° 15 01 98 RADD
Les DP UNSA demandent que les SMS envoyés aux PNC ayant acquis du RADD, précisent si ce dernier est payable et/ou accolable et/ou reportable et la procédure à suivre afin de pouvoir manifester leurs choix.
Réponse :
Cette évolution n'est pas réalisable.
Les DP UNSA demandent pour quelle(s) raison(s) cette évolution n'est pas réalisable
Réponse :
La réponse est maintenue. Cette évolution n'est techniquement pas réalisable.

Les DP UNSA ne comprennent pas cette réponse. Il s'agit de l'envoi de SMS et pas d'une révolution technologique.
Les DP UNSA réitèrent leur demande et demandent à l'entreprise de lui indiquer quels sont les points qui rendent cette évolution techniquement irréalisable

Réponse :
La réponse est maintenue.

QUESTION UNSA N° 15 03 82 VOL DEROGATOIRE

Les DP UNSA demandent le nombre de PNC ayant posé un DDA vol qui s'est transformé par la suite en un vol dérogatoire générant une réduction du nombre de ON.
Les DP UNSA demandent si ces PNC ont tous eu restitution de leurs points DDA.

Réponse :

369 PNC (toutes population) se sont vus restituer les points suite rotation DDA modifiée en dérogatoire pour la campagne de DDA d'avril 2015.

QUESTION UNSA N° 15 03 83 Rotation dérogatoire

Mr X (STW AME) s'est vu annulé son DDA EZE 7on prévu début avril. La rotation ayant été modifiée en rotation dérogatoire après le passage de l'outil DDA, elle a été modifiée de 7 ON à 6 ON ce qui a eu pour objet de créer une journée de dispersion avant ses MS rendant le DDA refusé pour un motif dispersion.

Plusieurs démarches ont été entreprises afin qu'il puisse la conserver mais sans succès. Mr X a donc soumis des propositions au CPPE sans qu'on accède à ses demandes qui n'avaient rien d'extravagantes. Le planning a été reconstruit pour retirer la dispersion sans pour autant qu'il soit optimisé (1JRS à l'issue des MS au lieu d'une dispersion avant MS sur planning initial avec EZE 6 ON).
.Les DP UNSA demandent que Mr X puisse bénéficier d'un DDA gratuit, la modification de la rotation EZE après DDA n'étant pas de son fait.

Réponse :

Mr. X. avait posé une rotation GJR20394 du 07/04 en 7 ON. Cette rotation dérogatoire pour la saison été 2015 a été réduite en nombre de ON, passant ainsi en 6 ON du 07/04 au 12/04.

Initialement, sur le planning de Mr. X., figurait un bloc réserve du 21/04 au 08/05 ; Un DDA 2 J à l'issue des MCA début avril a également été accepté.

Le passage d'une rotation construite sans application de la dérogation à l'actuelle rotation ayant généré un jour de dispersion du 20, il a été décidé de ne pas rattraper ce cas à l'instar d'un refus DDA générant une journée de dispersion.

QUESTION UNSA N° 15 03 112 VISITES MEDICALES DU TRAVAIL

Les DP UNSA réclament le nombre de PNC n'ayant pas eu de visites médicales du travail depuis : plus de deux ans.

Réponse :
La réponse est donnée page 41 au compte rendu trimestriel Production.

QUESTION UNSA N° 15 03 116 PNC BRESILIEN

Les DP UNSA demandent quelles sont les règles d'attribution des rotations brésil pour les PNC brésilien.
Les DP UNSA demandent quelles sont les spécificités dont la Direction tient compte afin de leur attribuer les vols.
Les PNC Brésiliens recrutés dans une ville spécifique du brésil (GRU, GIG, BSB) bénéficient-ils de facilités afin de retourner voir leur famille (une com et/ou S1, S2 par ex).

Réponse :
Pour les PNC brésiliens, il n'y pas de limitation en nombre de vol Brésil à l'exception d'une rotation GIG du soir/mois si celle ci est en 4ON.

L'élaboration veille à satisfaire au maximum leur préférence escale GIG ou GRU dans la mesure du possible.

L'Entreprise applique l'accord concernant le recrutement et l'utilisation de PNC de nationalité étrangère à l'Union Européenne qui prévoit un contingent de billets S

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 06 COMPOPEQ

Les DP SNPNC/FO demandent le nombre de Compo PEQ réalisées le mois dernier tous types de machine confondus et par CDL.
Les DP SNPNC/FO précisent qu'ils demandent une réponse MENSUELLE à cette question.

Réponse :

La réponse est donnée au compte rendu Production trimestriel dont la prochaine édition paraîtra en avril.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 11 VOLS DECLENCHES EN FAISANT FONCTION CC AU DEPART DE PARIS

Les DP SNPNC/FO réclament le nombre de vols au départ de Paris qui a vu des HST déclenchées en faisant fonction CC pour le mois précédent.

Réponse :

Cette réponse sera donnée au prochain compte rendu Trimestriel Production page 38.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 12 TEMPS DE VOL REALISES KUL /SIN /BKK /SGN /DEL /DXB

Les DP SNPNC/FO réclament la liste des nouveaux temps de vol réalisés jour par jour dans les deux sens sur SIN, KUL, BKK, DEL, SGN et DXB sur le mois précédent.

Réponse :

Voir fichiers joints

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 13 ROTATIONS CKY/LOS/…..

Les DP SNPNC/FO réclament le nombre de réserves déclenchées (acceptant ou pas le vol) sur les rotations CKY/ LOS /ABV/PHC pour le mois précédent.

Réponse :

Voir tableau.

		févr-15		
		nb RBR	nb PNC partis sur RBR	nb refus
ABV	CCP	4	4	0
	C/C	4	4	0
	HST	37	36	1
	Total	0	0	1
CKY	CCP	5	2	3
	C/C	26	19	7
	HST	71	55	16
	Total	94	76	18
LOS	CCP	1	1	0
	C/C	1	1	0
	HST	13	11	2
	Total	0	0	1
PHC	CCP	2	2	0
	C/C	2	2	0
	HST	19	18	1
	Total	0	0	1

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 17 VISA US

Les DP SNPNC/FO souhaitent connaitre le nombre de PNC tous CDL confondus qui sont en attente de VISA US et le nombre de PNC au total en possession de ce VISA.

Réponse :

Voir tableau.

Etat des visa US au 20 Mars 2015

	CCP			C/C			HST			Total		
	nb PNC	avec visa	sans visa	nb PNC	avec visa	sans visa	nb PNC	avec visa	sans visa	nb PNC	avec visa	sans visa
AFR	228	216	***12***	378	335	***43***	1774	1566	***208***	2380	2117	***263***
AME	193	188	***5***	428	410	***18***	2191	2077	***114***	2812	2675	***137***
ASI	218	204	***14***	420	376	***44***	1947	1620	***327***	2585	2200	***385***
COI	202	186	***16***	410	387	***23***	1736	1552	***184***	2348	2125	***223***
Total	**841**	**794**	**47**	**1636**	**1508**	**128**	**7648**	**6815**	**833**	**10125**	**9117**	**1008**

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 18 VISA CHINE

Les DP SNPNC/FO souhaitent connaitre le nombre de PNC LC en possession du VISA Chine tous CDL confondus.

Réponse :
Voir tableau.

Etat des visa Chine au
20 Mars 2015

	CCP			C/C			HST			Total		
	nb PNC	avec visa	sans visa	nb PNC	avec visa	sans visa	nb PNC	avec visa	sans visa	nb PNC	avec visa	sans visa
AFR	228	73	***155***	378	91	***287***	1774	479	***1295***	2380	643	***1737***
AME	193	68	***125***	428	128	***300***	2191	605	***1586***	2812	801	***2011***
ASI	218	200	***18***	420	369	***51***	1947	1578	***369***	2585	2147	***438***
COI	202	56	***146***	410	86	***324***	1736	214	***1522***	2348	356	***1992***
Total	**841**	**397**	**444**	**1636**	**674**	**962**	**7648**	**2876**	**4772**	**10125**	**3947**	**6178**

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 19 RETARD TRAITEMENT CPPE

Les DP SNPNC/FO demandent combien de mails en retard de traitement, a le CPPE à ce jour?

Réponse :

Le CPPE constate au jour du 19/03, 212 documents "en retard" dont la plus ancienne date du 23 février.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 23 ANNULATION ROTATION SCL

Les DP SNPNC/FO réclament les motifs de l'annulation de la rotation GJR 60406 le 21 mars à Mme X sans motifs.
Le vol n'est ni modifié ni annulé. Seule cette PNC se voit annuler son vol.

Réponse :

Le planning initial de mars de Me X. comportait :

un GRU, AF 456A du 15 au 19/03 avec un RPC le 21/03 // 06h00, et obtenu en DDA.
un SCL du 21/03.

Pendant la phase d'élaboration du TDS, le vol immédiatement après le GRU était, après le passage de l'outil, l'AF 990 du 21/03.
Ce vol a été annulé durant la construction et lissage TDS le 18/02 pour être remplacé par l'AF 406, SCL, départ le 21/03.

En cours de mois, l'AF 456A a vu son réengagement modifié et comportait un RPC/NET le 22/03 à 06h00 en lieu et place d'un RPC initial du 21/03 // 06h00.

Cette modification a nécessité le retrait du SCL du 21/03 et le positionnement d'un vol AF 990 du 22/06 afin de ne pas générer de chevauchement.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 24 AF338 DU 04/02/15 ENCORE UNE IRGAV NON RESPECTEE

Reprise question SNPNC/FO N° 15 02 34
Le vol AF 338 du 4 février est parti en IRGAV, un 777/300 8P remplaçant un 777/200 35J. L'accord Transform indique clairement au point 10.2 que "les compositions d'équipages sont déterminées sur la base de la totalité des sièges de la version physique de l'avion concerné"

La seule exception retenue est que la version d'exploitation peut être différente des versions physiques concernant la cabine La Première, il est donc indiqué que pour la cabine La Première la version est soit de 5, soit de 8 sur cet avion, 777/300 8P.
Dans le cas susdit, l'équipage est parti en compopeq 13 iso 14 comme cela aurait dû l'être, la version à 13 PNC n'existe pas selon la définition du protocole Transform signés par la Direction et les syndicats.
Les DP SNPNC/FO demandent un RADD pour compopeq -1 pour l'ensemble de l'équipage, conformément aux accords signés.

Réponse :

L'AF 338 du 04/02 était initialement programmée B 777-200 version physique 35J à 11 PNC.

Cette rotation a été Irgavée en 777-300 version physique 08P 067J 028W 200Y et exploitée en 67J 028W 200Y à 13 PNC.

L'équipage du vol aller en 777-300 comportait bien deux rotations PNC, AF 338 et 338 I afin de porter l'équipage au requis nominal sur le vol aller, soit 13 PNC.

Les DP SNPNC/FO relisent l'accord Transform signé par la Direcction, point 10.2 : «les compositions d'équipages sont déterminées sur la base de la totalité des sièges de la version physique de l'avion concerné » en aucun cas il existe une version d'exploitation sans la P.
Les DP SNPNC/FO demandent donc le RADD pour compopeq -1 pour l'ensemble de l'équipage, conformément aux accords signés.

Réponse :
La réponse est maintenue.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 32 DISPERSION FEVRIER

Les DP SNPNC/FO réclament le nombre de dispersions en sortie de TDS sur les plannings de mars.

Réponse :
Cette réponse est donnée au compte rendu trimestriel Production.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 42 AF 083 DU 5 MARS

Les DP SNPNC/FO réclament l'attribution du RADD pour compo Peq réduite en application du protocole T15 sur la ROT AF 083 du 05/03. En effet le vol aller AF084 du 03/03 s'est effectué en 772 35J à 11PNC. Le retour lui, a été effectué en 773 8P toujours à 11 PNC. Pour info l'équipage n'a été prévenu que le jour du départ et un RDV a été rédigé par la CCP du vol dans ce sens pour réclamer le RADD dû au titre de la compo PEQ.

Réponse :
L'AF 083 du 03/03 était initialement prévue rentrer en version 035J 024W 250Y à 11 PNC.

Cette version a été modifiée le 04/03 à 17h55 TU en version physique 773 8P 67J 28W 200Y, exploitée en 773 67J 028W 200Y à 11 PNC au lieu de 13 PNC.

L'équipage de l'AF 083 bénéficie donc de 48h00 de repos additionnel pour composition d'équipage réduite.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 44 VISA CHINE

Les DP SNPNC/FO demandent le nombre de PNC hors CDL Asie qui ont eu reçu un SMS pour un dépôt de passeport pour Visa Chine pendant leur MS?

Réponse :
Nous ne tenons pas cette comptabilité.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 57 MIA AF 099 du 03/03

Les DP SNPNC/FO demandent des explications de la part de l'entreprise concernant l'ouverture de la classe P de 5 à 9 PNC malgré une compo PEQ 5 P.
Les DP SNPNC/FO réclament le RADD payé conformément à l'AC.

Réponse :
24H00 de RADD pour compo peq réduite suite au passage d'une version 5 P à 9 P ont été attribuées à l'équipage.
Ces RADD sont payables selon les termes de l'AC. et selon la demande de l'équipage.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 64 DDA MC

M. X a posé un DDA pour le 15/04/2015 (CFR15303), qui lui a été refusé pour cause de DDA "non réglementaire".

D'après le CPPE, une erreur du système informatique dû au changement de rythme du PNC.
Le CPPE lui a pourtant dit que son DDA serait repris à la main mais rien n'a été fait.
Du coup cette rotation a été attribuée à d'autres PNC qui avaient moins d'ancienneté que lui.
M. x. n'a donc pas pu récupérer son DDA.

Les DP SNPNC/FO demandent pourquoi ce DDA n'a pas été repris manuellement, avant de l'attribuer à d'autres PNC.

Réponse :
Nous constatons un changement de rythme 4/2/6/en 4/3/4 pour le mois d'avril 2015.

Un des deux DDA de Mr. X. (CFR 15303 du 15/04) a effectivement été refusé en 1ère campagne par le moteur d'affectation des DDA.

Il a alors formulé un autre choix de DDA en 2ème campagne (CFR35303).

Ce DDA a été refusé lors de l'attribution ; Mr. X. est passé au CPPE après la deuxième campagne; le DDA 2 a été repris manuellement et affecté sur son planning.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 119 RELÈVE EQUIPAGE VOL RETOUR

Les DP SNPNC/FO réclament, au nom de la sécurité, que la relève EQUIPAGE PNC/PNT soit commune sur les vols retours déroutés. Les DP s'insurgent contre le fait que la fatigue des PNC ne soit pas prise en compte lors des vols retours et que des TSV de plus de 17h en vol de nuit soit validé par les cadres PNC du CCO.

Réponse :

La relève d'un équipage PNC se fait au regard des limitations contenues dans l'Accord collectif.

Les Pilotes ont des règles différentes dans leurs accords.

Cela peut conduire selon les situations à relever seulement les Pilotes ou les PNC ou les deux.

Enfin dans toute situation d'incident d'exploitation le cadre PNC CCO est en relation avec le CCP, comme le CDB avec le Pilote CCO.

Si l'un de ces échanges conduit à avoir un doute sur la sécurité des vols, le CCO prend les décisions nécessaires.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 126 PAS DE 2EME DDA

M. X PNC ASI pose tous les mois un 2ème DDA vol sur PVG depuis le mois de décembre. Malgré des plannings vierges et compatibles avec les rotations sur PVG, M. X ne l'a obtenu que 2 fois. En vérifiant les listes équipage des PVG les mois où il ne l'a pas obtenu, il s'aperçoit que plusieurs PNC ne sont pas en DDA, il aurait donc dû être prioritaire sur eux.
D'autre part, en avril, mois où il n'a pas eu ce 2ème DDA, il se voit attribuer un BZV 5ON avec de la dispersion en amont et en aval, autant de jours qui auraient permis le positionnement d'un PVG.
Les DP SNPNC/FO demandent les raisons de ce refus en particulier et des précédents.

Réponse :
Nous constatons la pose des DDA suivants :

- DEC 14 AF 188 DDA 1 et HKG en DDA 2
- JAN 15 AF 188 DDA 1 et PVG en DDA 2
- FEB 15 AF 188 DDA 1 et PVG en DDA 2 >> dispersion après DDA-
- MAR 15 AF 188 DDA 1
- FEB 15 AF 188 DDA 1 et PVG en DDA 2 >> Chevauchement MCA

Mr X. pose systématiquement un vol sur HKG sans date, qu'il obtient.

3 PVG ont été posés en 4 mois en DDA 2:

**** 2 des trois DDA ont ete refusés pour des motifs communiqués au PNC.***
**** Le 3 DDA, 116 A du 13/01 a été attribuée par l'outil et obtenu par Mr. X.***

Le planning du mois d'avril ne comporte pas de BZV en 5 ON.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 144 PROBABILITE

Les DP SNPNC/FO demandent quelle est la probabilité pour qu'un cadre G1 soit positionné sur tous les vols en DDA d'un PNC soit une fois par mois durant plusieurs mois? Pour rappel, les cadres G1 représentent 1,5% de la population PNC et les HST 73,4% (sources : bilan social).

Réponse :
Les planifications HST et CAD suivent un processus de construction différent qui ne permet pas de calculer mathématiquement cette probabilité.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 147 ENTRETIEN ANNUEL

Les DP SNPNC/FO demandent quelle est la durée moyenne qui s'écoule entre deux entretiens annuels pour un PNC?

Réponse :

Les modalités de l'entretien professionnel (et non annuel) sont décrites dans le Mémento de l'Equipage de cabine au chapitre Carrière.

L'entreprise s'attache à immobiliser à échéance régulière le PNC afin de faire de faire un point sur son activité professionnelle, sans pour autant définir de récurrence fixe.
La consultation du dossier professionnel reste possible à tout moment par le salarié.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 148 DDA ECOURTE

Les DP SNPNC/FO demandent combien de PNC sont concernés par un DDA posé en janvier pour vol en mars et dont le nombre de ON a été réduit?

Réponse :

20 PNC sont concernés sur Mars 2015.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 149 POINTS DDA

Suite à ce message reçu : "ATTN MODIFICATION ROT/KRR10246 KUL* DEP: AF 246/300315 19H55/CDG RET: AF 241/040415 MODROT -2ON PTS DDA RESTITUES
ELABO GCH
Merci de ne pas répondre à ce message "

Les DP SNPNC/FO demandent comment les points peuvent être rendus alors que les compteurs points DDA ont été remis à zéro depuis?

Réponse :
Il s'agit effectivement d'une action faite systématiquement dans ce cas ; la restitution des points DDA de Février ne changeant rien à l'incrémentation du compteur point DDA pour Avril 2015.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 150 DDA GRATUIT

Les DP SNPNC/FO demandent que tous les PNC qui se sont vus modifier leur DDA et les points non rendus à cause de la remise à zéro des compteurs points puissent bénéficier d'un DDA gratuit.

Réponse :
La réponse est négative.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 153 AF718 DU 04/03

Le vof AF718 CDG/DKR du 04/03 a été retardé puis recalé au lendemain après plusieurs heures d'attente pour l'équipage à la cité. Les PN ont finalement été hébergés à l'hôtel pour partir le lendemain, mais ils ont encore subi 2h de retard dans l'avion.
Ils sont arrivés à l'hôtel à DKR vers 16H pour un réveil à 3H du matin, donc un repos minimum.
Ils ont obtenu 24H de RADD pour cette rotation épouvantable, mais l'équipage en MEP a obtenu le même RADD, il est inconcevable qu'un équipage ayant travaillé sur 2 tronçons, et a fortiori dans ces conditions, avec une telle attente, un tel retard et un repos si court, obtienne le même repos compensateur qu'un équipage qui n'a travaillé que sur le tronçon retour et n'a pas subi la pression des PAX pendant les diverses attentes de l'aller.

Réponse :
La rotation/date relatée est sans rapport avec le contenu de la QDP.

il s'agit effectivement de l'AF 718M du 05/03 et non du 04/03.

Les deux équipages de la 718M et 718A sont tous les deux concernés par des vols reportés.

Il est donc normal qu'ils se voient attribuer 24h00 de repos additionnel selon les conditions de l'AC, quelque soit leur situation à bord.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 155 AF338 DU 04/02/15

Reprise QDP SNPNC/FO N° 15 02 34
Le vol AF 338 du 4 février est parti en IRGAV, un 777/300 8P remplaçant un 777/200 35J. L'accord Transform indique clairement au point 10.2 que "les compositions d'équipages sont déterminées sur la base de la totalité des sièges de la version physique de l'avion concerné"
La seule exception retenue est que la version d'exploitation peut être différente des versions physiques concernant la cabine La Première, il est donc indiqué que pour la cabine La Première la version est soit de 5, soit de 8 sur cet avion, 777/300 8P.
Dans le cas susdit, l'équipage est parti en compopeq 13 iso 14 comme cela aurait dû l'être, la version à 13 PNC n'existe pas selon la définition du protocole Transform signés par la Direction et les syndicats.
Les DP SNPNC/FO demandent un RADD pour compopeq -1 pour l'ensemble de l'équipage, conformément aux accords signés.

Réponse :

L'AF 338 du 04/02 était initialement programmée B 777-200 version physique 35J à 11 PNC.

Cette rotation a été Irgavée en 777-300 version physique 08P 067J 028W 200Y et exploitée en 67J 028W 200Y à 13 PNC.

L'équipage du vol aller en 777-300 comportait bien deux rotations PNC, AF 338 et 338 I afin de porter l'équipage au requis nominal sur le vol aller, soit 13 PNC.

Les DP SNPNC/FO persistent et demandent le RADD pour compopeq -1 conformément aux engagements de la direction en signant T15.

Réponse :

La réponse est maintenue.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 155 DDA A ETAPES

Monsieur X matricule ZZZZ a 3 qualif B777, B747 et A330/340
A posé un DDA vol AF 444 du 30/03 (GIG en 6ON) aller en A330. Il l'a obtenu, puis reçu un SMS disant qu'il n'était pas compétent sur A330, après passage au CPPE, l'agent constate en machine que le vol a sauté à cause d'un tiret après la codification de qualif A330. L'agent lui rend son DDA (cf photo).
Il recoit en suite un SMS lui signifiant que le "DDA est annulé cause changement avion", le vol passant en B777, M. X est pourtant bien compétent sur cette machine. Il recoit ensuite deux autres SMS:

ATTN MODIFICATION ROT/GJR10444 GIG* DEP: AF 444/300315 10H30/CDG RET: AF 443/030415 08H00/CDG REENG:060415/06H00 19/02 à 16h40

puis:

BONJOUR.ANNULATION DE LA NOTION DE DDA SUR 444 DU 30 CAUSE REDUCTION EN 5ON. POINTS RENDUS. CDLT

ELABO AR
Merci de ne pas répondre à ce message 19/02 à 16h43

Il écrit donc au CPPE pour leur signaler ce nouveau problem, un agent rectifie le tir et le repositionne sur un GIG 6 ON conforme à son DDA mais sans notifier qu'il est en DDA, quelques jours plus tard, M. X n'est à nouveau plus sur le vol mais sur un GRU 5 ON alors que certains PNC sur le GIG en 6 ON ne sont à ce jour pas en DDA.

Les DP SNPNC/FO demandent comment les points peuvent être rendus alors que les compteurs points DDA ont été remis à zéro depuis?

Les DP SNPNC/FO demandent que tous les PNC qui se sont vus modifier leur DDA et les points non rendus à cause de la remise à zéro des compteurs points puissent bénéficier d'un DDA gratuit.

Cf toutes les captures d'écran attestant des nombreux changements.

Réponse :

Mr X. a demandé la rotation GJR 10444 du 30/03 initialement prévue en 6 ON, retour le 04/04. Ce DDA n' a pas été obtenu par affectation de l'outil. a été ré-affecté manuellement le 07/02.

Le 19/02 la rotation a été modifiée après le passage de l'outil NOMADE en 5 ON, retour le 03/04 ; elle a donc été retirée du planning de Mr .X. le même jour.

Le 20/02, le CPPE positionne sur demande orale de Mr X., l'AF 442 du 30/03 en 6 ON, rotation qui n'est pas à l'origine du DDA puisque celle mentionnée par Mr X. était la GJR 10444 du 30/03

Cette rotation qui ne constitue pas un DDA, ni un rattrapage de DDA est remplacée par l'AF 454 du 30/03 au 03/04 pour les besoins de construction planning.

La restitution des points DDA n'était effectivement pas nécessaire car l'incrémentation des compteurs de points DDA était déjà réinitialisée pour les DDA d'avril.

La Production ne peut attribuer de DDA gratuit à tous les PNC concernés par ces modifications de rotation.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 156 IRGAV non respect d'accord T15

Reprise questions SNPNC/FO N° 15 01 56 et 15 02 62
Sur la rotation FUR 20008 du 11/11/2014 en 772 35J, la compo PEQ eìtait de 11 PNC.
Sur le vol retour AF009 du 12 initialement preìvu en 343 version 48J aì 10 PNC, un 772 Version 4P(12PNC) a eìteì envoyeì en IRGAV aì JFK. La classe P a eìteì deì commercialiseìe et le retour s'est effectueì aì 10 PNC iso 11.
Conformeìment au protocole T15 signeì Ch 10-2 sur la compo peq , les DP SNPNC/ FO reìclament 24h de RADD au titre de la Compo Peq sur le retour JFK/ CDG.
Reìponse :
Le vol retour est AF009 du 13/11 en TU.
Ce vol eìtait preìvu initialement en B772 40J. Il n'existe pas de version 340 en 48J puisque la version physique est 30J.
Le vol a eìteì effectueì en IRGAV avec un B772 4P en version physique 4P/ 049J/ 024W /170Y du catalogue des versions exploiteì en 48J 24W 170Y aì 10 PNC, la cabine P eìtant fermeìe et deìcommercialiseìe.

Réponse :

La réponse est maintenue.

Les DP SNPNC/FO réclament l'attribution du RADD pour composition équipage réduit en application des textes Transform 2015.

Réponse :

La réponse est maintenue.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 157 IRGAV non respect d'accord T15

Reprise question SNPNC/FO N° 15 02 64
Les DP SNPNC/FO réclament l'attribution du RADD pour compositions équipage réduit en application aux textes transform 2015 sur AF 508X du 22/12.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 01 57 HMR 10562X DU 22/12
Sur cette nouvelle IRGAV au deìpart de CDG, l'eìquipage est parti sur une version 772 35j aì 10 PNC iso 11.
Un RDV a eìteì reìdigeì dans ce sens pour compo Peq -1 par le CCP et une reìponse neìgative lui a eìteì signifieìe par le suivi planning.
Conformeìment au protocole T15 signeì Chapitre 10-2 sur la compo peq , les DP SNPNC FO reìclament 24h de RADD par tronçon au titre de la compo Peq -1.
Reìponse :
Initialement, l'AF 508X eìtait programmeìe en 330-200 version 40 J aì 8 PNC.
Ce vol est parti avec une composition eìquipage aì 10 PNC sur un 777-200, version physique et exploitation en 040J 024W 216 suite aì l'IRGAV.

Réponse :

La réponse est maintenue.

Les DP SNPNC/FO réclament l'attribution du RADD pour composition équipage réduit en application des textes Transform 2015.

Réponse :

La réponse est maintenue.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 158 IRGAV non respect d'accord T15

Reprise question SNPNC/FO N° 15 02 65
Les DP SNPNC/FO réclament l'attribution du RADD pour compositions équipage réduit en application aux textes transform 2015 sur AF 274 du 07/12.
QUESTION SNPNC/FO N° 15 01 76 COMPO PEQ HND
AF274 du 07/12 CDG/HND F-GSPB. L'eìquipage est parti sur un B777-200 35J iso B777-200 40J BEST.
La version d'exploitation eìtait de 35/24/221 mais la version physique eìtait bien de 35/24/250.
Le vol a eìteì effectueì aì 10 PNC iso 11.
Conformeìment au protocole T15 signeì Chapitre 10-2 sur la compo peq , les DP SNPNC/FO reìclament 24h de RADD au titre de la compo Peq -1 et preìcisent que les PNC de ce vol souhaitent être payeìs.
Reìponse :
L'AF 274 du 07/12/14 est parti en 777-200 35 J, version physique 035J 024W 250Y, exploiteì en 035J 024W 221Y aì 10 PNC.
Cette IRGAV est conforme au catalogue des versions et n'entraine pas l'attribution de RADD pour compo peq.

Réponse :

La réponse est maintenue.

Les DP SNPNC/FO réclament l'attribution du RADD pour composition équipage réduit en application des textes Transform 2015.

Réponse :

La réponse est maintenue.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 159 IRGAV non respect d'accord T15

Reprise question SNPNC/FO N° 15 02 67
Les DP SNPNC/FO réclament l'attribution du RADD pour compositions équipage réduit en application aux textes transform 2015 sur AF 009 du 13/11.
QUESTION SNPNC/FO N° 15 01 107 COMPOPEQ NON REìGULARISEìE
Les DP SNPNC/FO reìclament la reìgularisation de la compopeq sur la rotation FUR20008 du 11 /11/14 dont le retour aì -2 PNC eìtait du fait de la compagnie.
Reìponse :

Le vol retour est AF009 du 13/11 en TU.
Ce vol eìtait preìvu initialement en B772 40J. Il n'existe pas de version 340 en 48J puisque la version physique est 30J.
Le vol a eìteì effectueì en IRGAV avec un B772 4P en version physique 4P/ 049J/ 024W /170Y du catalogue des versions exploiteì en 48J 24W 170Y aì 10 PNC, la cabine P eìtant fermeìe et deìcommercialiseìe.

Réponse :

La réponse est maintenue.

Les DP SNPNC/FO réclament l'attribution du RADD pour composition équipage réduit en application des textes Transform 2015.

Réponse :
La réponse est maintenue.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 160 IRGAV non respect d'accord T15

Reprise question SNPNC/FO N° 15 02 68
Les DP SNPNC/FO réclament l'attribution du RADD pour compositions équipage réduit en application aux textes transform 2015 sur AF 562X du 22/12.
Les DP SNPNC/FO reìclament la reìgularisation de la compopeq de la rotation HMR10562X du 22/12/14 pour un vol opeìreì aì -1 PNC au deìpart de Paris.
Reìponse :
Initialement, l'AF 508X eìtait programmeìe en 330-200 version 40 J aì 8 PNC.
Ce vol est parti avec une composition eìquipage aì 10 PNC sur un 777-200, version physique et exploitation en 040J 024W 216 suite aì l'IRGAV.

Réponse :

La réponse est maintenue.

Les DP SNPNC/FO réclament l'attribution du RADD pour composition équipage réduit en application des textes Transform 2015.

Réponse :
La réponse est maintenue.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 161 IRGAV non respect d'accord T15

Reprise question SNPNC/FO N° 15 02 78
Les DP SNPNC/FO réclament l'attribution du RADD pour compositions équipage réduit en application aux textes transform 2015 sur AF 474 du 07/10/14 et de AF 475 du 12/10/14.
QUESTION SNPNC/FO N° 15 01 144 AF474/071014
Sur l'AF474/071014, rotation modifieìe en version exploitation 772 49J aì 11 pnc. Initialement preìvue en 35J. La version physique est elle aì 4P aì 12 pnc.
Sur l'AF475/121014, une autre IRGAV avec une version exploitation 48J/28W/200Y. La version physique est aì 8P donc 15 pnc.
Les DP SNPNC/FO consideìrent (au vu du Protocole T15 10.2 page 5) les compo peq reìduites suivantes : -1 aì l'aller et -4 au retour, demandent le RADD approprieì pour tout l'eìquipage de cette rotation.
Cf demande de RADD demandeìe par Mme X, CCP.
Reìponse :
La version physique de l'AF 474 du 07/10/14 en 777-200, initialement en 35J/24W/250Y aì 11 PNC a eìteì irgaveìe en 777- 200, version physique 4P/49J/24W/170Y exploiteìe en 49J/24W/170 /Y aì 11 PNC.
La version physique de l'AF 475 du 12/10/14 777-200, initialement en 35J/24W/250Y aì 11 PNC a eìteì irgaveìe en 777-300, version physique 8P/67J/28W/200Y exploiteìe en 48J/28W/200Y aì 11 PNC par eìquivalence aì la version 35J/24W/250Y.

La Production n'attribue pas de RADD pour compo peq dans ces cas puisque cette IRGAV respecte le catalogue des versions, reìfeìrentiel de travail utiliseì par l'ensemble des services lieìs aì l'exploitation.

Réponse :
La réponse est maintenue.

Les DP SNPNC/FO réclament l'attribution du RADD pour composition équipage réduit en application des textes Transform 2015.

Réponse :
La réponse est maintenue.

QUESTION SUD AERIEN N° 15 03 01 Disparition des vols de substitution

Reprise 15 02 05
« Monsieur R avait une rotation prévue du 08 au 10 / 02 : CXRA 6341A.
Cette rotation a été annulée puis remplacée par deux rotations : une en 2 ON et une en 1ON.
Le retour de la rotation initiale était prévu à 9h05
Les rotation de substitution se terminent à 12h25
Les accords prévoient que le retour ne peut s'effectuer plus de deux heures après l'heure de retour prévue.
L'argument selon lequel le suivi a d'abord créé une dispersion, puis a ensuite la possibilité d'utiliser cette dispersion comme bon lui semble, n'est pas recevable d'autant que le courrier de substitution a été donné dans un temps très court.
Cette pratique va t'elle s'étendre à tous les courriers de substitution ?
1 - j'annule le vol. 2 - je créé une dispersion. 3 - je fais ce que je veux.
Les délégués du personnel Sud Aérien demande 24 heures de repos dans le cadre du non respect des accords. »

La Direction confirme par sa réponse qu'elle dispose à sa main des vols de substitution.
Or, il semblerait qu'une réponse différente ait été donnée à une question similaire, qui confirmait qu'un vol qui en remplace un autre est bien un vol de substitution.
De plus aucune réponse n'est donnée concernant la demande de repos.
Les délégués Sud Aérien demandent une réponse précise.

Réponse :

Pour rappel, il s'agit d'une rotation écourtée et non annulée sans vol de substitution.

Le 06 à 14h44 le SMS est envoyé pour information au PNC afin de modifier sa rotation du 08 (CXRA6341A) avec un retour le 09 à 14h10 iso le 10 à 09h05
Le 08 à 09h47 le SMS est envoyé pour information au PNC afin de donner une activité sur la journée de dispersion créée le 10 (CXR16106)

En référence au §10.9 page 233/234 : reconstruction du TDS suite à modification d'une rotation :

" si une rot est écourtée il pourra être reprogrammé des activités sur les dispersions ainsi créées, avec stabilité et OFF suivants
... activité de remplacement sans contrainte si le SMS est envoyé avant J-2/21h00"

RESSOURCES HUMAINES

QUESTION SNGAF N° 15 03 01 GENE

Dans son courrier en recommandé, la Direction demande des volontaires pour un retour sur Paris. Mme X PNC basée TLS a fait une demande de mobilité pour le LC depuis 2013.
Les DP SNGAF demandent à quelle date Mme X passera sur LC conformément à la demande de la Cie ? (certains PNC basés MRS et NCE sont déjà passés sur LC).

Réponse :
A ce jour, il n'y a pas de sureffectif HST sur la base TLS. C'est sur la base du programme hiver 2015 que sera dimensionné au sein de cette population le volume de retours éventuels.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 01 rh

La réglementation européenne autorise les pn à passer leur visite de licence hors CEMA, auprès de médecin agréés dgac. Cependant pour les pnc, l'immo positionnée par AF ne tient pas compte des disponibilités du médecin agréé. En conséquence, le jour officiel de visite n'est pas le jour réel de visite au médecin.
Les DP UGICT PNC demandent quelle est la situation administrative du pnc en cas d'accident de trajet ou d'accident sur place ?
Les DP UGICT PNC demandent que le positionnement de la visite de licence soit, ou bien à la main du pnc dans les délais qui conviennent à AF (par exemple 2 mois ou plus) ou qu'AF, préalablement informée par le pnc du médecin agréé choisi, prenne RDV au moment qui convient à son service de pré-pla.

Réponse :
Une immobilisation est prévue sur le TDS.Si le PNC décide de recourir à un médecin agréé classe 2, il devra prendre ses dispositions pour obtenir le renouvellement de son aptitude avant la date de fin de validité de celle-ci. Il devra informer le service de préplanification de la date de son rendez-vous et du transfert de son dossier afin que le service prépla puisse annuler le rendez-vous positionné auprès des CEMA de Roissy ou Percy. Il devra effectuer si nécessaire tous les examens complémentaires requis et faire parvenir au CPPE la photocopie du «rapport médical de membre d'équipage de cabine ».
La reconnaissance des accidents du travail est du ressort exclusif de la CPAM.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 03 IR sûreté

Les DP UGICT cgt pnc demandent sous quelle codification l'indemnité sureté apparait sur la fiche de paie ?
Quelles sont les modalités de calcul de cette IR ?
Où en sont les négociations liées à cette disposition ?

Réponse :
Dans le système informatique de traitement de l'EP4 , le montant de l'IR sûreté est apposé. Toutes les indemnités repas apparaissent cumulées sur la rubrique 241 et 340. L'IR sûreté est calculée afin de déterminer un montant correspondant au prix d'un repas dans le ou les restaurants exclusivement de l'hôtel où sont hébergés les PN.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 13 GEN INTERESSEMENT VENTE A BORD

Madame X hôtesse CILA n'a pas vu d'intéressement vente à bord sur ses fiches de paye depuis novembre 2014.
Les DP de l'UGICT/CGT demandent pour quelles raisons.
Les DP de l'UGICT/CGT demandent le paiement de cet intéressement à Mme X.

Réponse :
Une réponse a été apportée à mme X en date du 4 mars 2015 par le service PIVAB. Une grève des agents de la Brinks a entraîné du retard dans la comptabilisation des enveloppes de caisses et dans le calcul de

la pivab du mois de décembre. Le traitement de l'activité de décembre a été effectué début mars et est disponible sous CREW.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 17 frais liés Accident Travail

Les DP UGICT PNC demandent sur quels textes s'appuie la direction pour sursoir à l'application de l'article L6526-3 du code des transports en ne remboursant pas les frais médicaux, pharmaceutiques et d'hospitalisation, faisant suite à un AT, lorsqu'ils ne sont pas pris en charge au titre d'un régime de sécurité sociale ?

Réponse :
Les frais médicaux, pharmaceutiques et d'hospitalisation sont pris en charge par la CPAM à 100% du tarif Sécurité Sociale.
Le salarié bénéficie d'une prise en charge à 100 % des soins médicaux, pharmaceutiques et d'hospitalisation liés à son accident, dans la limite des tarifs de l'Assurance Maladie.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 19 INTERESSEMENT VENTES A BORD

Sachant que dans l'ACG, le montant de l'intéressement des ventes à bord doit apparaître dans l'onglet « intéressement », au maximum à M + 2, les DP de l'UGICT/CGT PNC demandent la raison pour laquelle au 28 février 2015, le montant de l'intéressement des PNC n'apparaît que jusqu'à la fin du mois de novembre 2014 ?
Les DP de l'UGICT/CGT PNC demandent la raison pour laquelle il n'y a aucun correspondant joignable pour répondre à cette question ? La seule adresse courriel : mail.pivab@airfrance.fr, ne fournit aucune réponse sur ce sujet…

Réponse :
Une grève des agents de la Brinks a entraîné du retard dans la comptabilisation des enveloppes de caisses et dans le calcul de la pivab du mois de décembre. Le traitement de l'activité de décembre a été effectué début mars et est disponible sous CREW. Une réponse a été apportée à mme X en date du 4 mars 2015 par le service PIVAB.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 67 OPTION TRAIN

REPRISE N° 15 02 49/ 15 01 49 /14 12 59

Sachant la baisse prévue du prix de la carte orange sur la zone 5, qui passera de 113€ à 70 €,
Les DP de l'UGICT CGT demandent que cette baisse ne soit pas prise en compte dans le calcul du montant de l'option train.
Réponse :
Nous avons bien pris note de votre remarque et l'avons transmise à la Direction concernée.

Les DP de l'UGICT/CGT demandent ce que la direction concernée a répondu.

Réponse :
Etude en cours, l'évolution du forfait transport en commun région parisienne n'entre en vigueur qu'en septembre 2015.

Les DP de l'UGICT/CGT demandent si l'étude est finalisée.

Réponse :
Etude en cours, la modification de tarif de la carte Navigo n'intervient qu'en septembre.

Les DP de l'UGICT/CGT demandent à quelle date sera prise une décision concernant le remboursement des frais de train.

Réponse :
Pas de date définie à ce jour. L'étude est en cours.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 69 IKS VISITE DE LICENCE reprise 15 02 141

Les DP de l'UGICT CGT demandent que des IKS soient payés aux PNC quand ils sont en visite de licence.
Réponse :
Réponse négative.
Les DP de l'UGICT/CGT apprécient l'argumentation pertinente de la réponse de la Direction.
Les DP de l'UGICT/CGT réitèrent leur demande car cette visite est bien une visite professionnelle et non personnelle découlant de la vie privée.

Réponse :
Réponse maintenue. Aucune disposition conventionnelle ne prévoit le versement d'indemnités de transport dans le cas de visites CEMA.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 127 attestation de salaire / congé maladie

Les DP UGICT demandent quels sont les délais maximaux d'envoi de l'attestation de salaire par la gestion paie lors d'un arrêt maladie.

Réponse :
L'édition des attestations CERFA 3201 résulte d'un traitement informatique mensuel. Ce flux est généré vers le 6 du mois.
La gestion traite les attestations CERFA 3201 dans les 2 jours ouvrés suivants la réception à DP.ZJ (contrôle, correction , annotation, mise sous pli...).
Les enveloppes sont ensuite prises en charge par le service courrier.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 131 PDV/ PCB

1/ Les DP UGICT demandent si des PNC partis en PDV seront réembauchés cette année?
Dans l'affirmative,
2/ les DP UGICT demandent quel était leur grade avant le PDV?
3/ les DP UGICT demandent quel sera leur fonction à bord après ré embauche?
4/ les DP UGICT demandent quel sera leur type de contrat? Quelle durée?

Réponse :
1. Conformément aux règles régissant le PDV, il est proposé au PNC dans la convention de rupture amiable une priorité au réembauchage durant un délai de deux ans à compter de la date de rupture de son contrat, à condition d'informer Air France au cours de la première année. 3 PNC partis dans le PDV ont fait valoir une priorité de réembauchage.
Les points 2 à 4 ne relèvent pas de l'instance.

QUESTION CFTC N° 15 03 08 Prime Affectation base

Mme X s'est vue affectée temporairement sur la Base de NCE en Janvier et Février 2013, à ce jour aucune compensation financière (prime d'affectation d'environ 900 € mensuel) ne lui a été versée, à l instar de PNC qui ont été en affectation temporaire. Les DP CFTC demandent si ce dossier va être examiné?

Réponse :
Les indemnités d'affectation temporaire ont été versées à compter de février 2014 mois de renouvellement de la Convention Entreprise.

QUESTION CFTC N° 15 03 19 Affectation temporaire

Mme X a été en affectation temporaire sur la base de NCE en novembre 2012, janvier et mars 2013. Les DP CFTC souhaiteraient savoir ce qu'il en est du paiement de sa prime d'affectation temporaire? Quand lui sera-t-elle versée ?

Réponse :
Les indemnités d'affectation temporaire ont été versées à compter de février 2014 mois de renouvellement de la Convention Entreprise.

QUESTION CFTC N° 15 03 20 Note direction

Les DP CFTC souhaiteraient que l'entreprise confirme, que seuls les chapitres Rémunération et Règles d'utilisation sur la note de Direction Bases Province sont différents de l' ACG des PNC parisiens. Que le chapitre congés annuel est le même pour tous les PNC AF et que ces informations soient transmises aux responsables PNC des Bases province.

Réponse :
Les dispositions de la note de direction 13 01 précisent l'ensemble des demandes de cette question.

QUESTION UNAC N° 15 03 02 IR SPECIFIQUES

Les délégués du personnel UNAC demandent que leur soit communiqué le récapitulatif des escales dont les IR font l'objet d'un calcul spécifique (déplacement PN restreint au périmètre de l'hôtel) sur la période du mois de février 2015. Les délégués du personnel UNAC demandent que leur soit communiqué le montant des IR correspondant à ces escales (IR + menus frais) en devise locale et en euro avant et après rectification.

Réponse :

	Monnaie locale	Activité de février 2015 Paie de mars 2015	Monnaie locale	Activité de février 2015 Paie de mars 2015
ALG	4271 dzd	41,65 €	4377 dzd	42,68 €
AMM	28,5 jd	34,88 €	29,61 jd	36,24 €
BKO	19 540 xof	28,41 €	18 640 xof	28,41 €
CAI	207 egp	24,48 €	188,86 egp	22,33 €
CCS	380 vef	27,49 €	1084 vef	78,41 €
CKY	289 800 gnf	32,37 €	297 500 gnf	33,23 €
FIH	61,7 usd	53,55 €	70,56 usd	61,25 €
IST	82,00 tl	30,42 €	77,00 tl	28,56 €
JIB	7922 frc	38,78 €	7400 frc	36,23 €
KBP	368 uah	20,17 €	355 uah	19,46 €
LOS	8 258 ngn	38,01 €	6 320 ngn	29,09 €
NDJ	18 900 xaf	28,81 €	17 550 xaf	26,75 €
PHC	8 258ngn	50,12 €	10 890 ngn	50,12 €
RUH	135,17	31,24 €	110,40	25,51 €
TUN	53,5 tnd	24,17 €	61,08 tnd	27,59 €

QUESTION UNAC N° 15 03 08 CONGE EXAMEN PRENATAL

Le conjoint d'une femme enceinte bénéficie de trois autorisations d'absence rémunérée pour l'accompagner lors d'examens de suivi de grossesse. L'article L 1225-16 du Code du travail, modifié par la loi n°2014-873 du 4 août 2014 (article 11) est désormais rédigé comme suit :« Le conjoint salarié de la femme enceinte ou la personne salariée liée à elle par un pacte civil de solidarité ou vivant maritalement avec elle bénéficie également d'une autorisation d'absence pour se rendre à trois de ces examens médicaux obligatoires au maximum. »Cette autorisation d'absence comprend non seulement le temps de l'examen médical, mais également le temps du trajet aller et retour. L'employeur peut exiger du salarié qu'il justifie de son lien avec la future mère et d'un certificat du médecin attestant que l'absence est liée à un examen prénatal obligatoire. Ces absences n'entraînent aucune diminution de la rémunération. Elles sont assimilées à une période de travail effectif pour la détermination de la durée des congés payés ainsi que pour les droits légaux ou conventionnels acquis par le salarié au titre de son ancienneté dans l'entreprise.

Les délégués du personnel UNAC demandent à l' entreprise la procédure à suivre pour bénéficier de ce congé et la date de mise à jour du mémento .

Réponse :
Les dispositions de la loi s'appliquent et il sera permis au PNC conjoint de la femme enceinte ou la personne liée à elle par un pacte civil de solidarité ou vivant maritalement d'assister à ces RDV médicaux obligatoires.
Dès connaissance de ce RDV médical, en règle générale lors de la précédente visite trimestrielle, le PNC en informera l'entreprise (service de préplanification) qui lui permettra de se rendre à ce RDV sans perte de rémunération, ni incidence sur le calcul de son droit ancienneté ou droit à congés, ... Le mémento de l'équipage sera mis à jour.

QUESTION UNAC N° 15 03 22 ABSENCE NON PRÉVENUE

Les délégués du personnel UNAC demandent à quel moment, suite à des absences non prévenues d'un PNC, il lui est demandé de s'en expliquer.

Réponse :
Conformément au Règlement Intérieur, toute absence devra, sauf cas de force majeure, être signalée le jour même au responsable hiérarchique ou au service concerné. Un SMS est envoyé au PNC dès connaissance de son absence puis un mail de son secteur.

QUESTION UNAC N° 15 03 29 e-learning Sûreté

Les délégués du personnel UNAC demandent le détail de la retenue sur salaire prévue pour le PNC ne terminant pas sa formation e-learning sûreté dans le délai mentionné au Mémo PNC 14.061 du 22/12/2014.

Réponse :
L'échéance réglementaire étant éloignée dans le temps, cette option n'a pas été envisagée.

QUESTION UNAC N° 15 03 34 Rémunération e-learning sûreté

Les délégués du personnel UNAC demandent sous quel code sera identifiée la rémunération de l'e-learning sûreté sur les feuilles de paie.

Réponse :
Pas d'identification spécifique sur le bulletin de paie
Le E-Learning est consultable sur EP4. "Le temps de E-Learning programmé est rémunéré à hauteur de 50% de ce temps en heures créditées rémunérées non décomptées."

QUESTION UNAC N° 15 03 37 IR EZE

Une forte inflation impacte depuis quelque temps l'Argentine. Le cours comptable affiche pour EZE une mise à jour de juin 2014. Les PNC constatent sur place que l'IR ne permet pas de consommer le menu type dans les restaurants de quartier proches de l'hôtel. Les délégués du personnel UNAC demandent si le service Achats a en sa possession des menus et taux de change récents. Les délégués du personnel UNAC demandent qu'une réévaluation de l'IR EZE soit envisagée.

Réponse :
Les indemnités repas font l'objet d'une révision au 1er juin .

QUESTION UNAC N° 15 03 69 REPRISE CCT ET FEUILLE DE ROTATION

Suite à la réponse à la question UNAC 15 02 34, les délégués du personnel UNAC demandent à l'entreprise une réponse à cette question.
QUESTION UNAC N° 15 02 34 CCT ET FEUILLE DE ROTATION

Les délégués du personnel UNAC demandent à l'entreprise :
1) Pourquoi les PNC en attente de stage Chef de Cabine apparaissent sous le code CCT sur les feuilles de rotation.
2) Que cette codification disparaisse afin de ne pas créer de difficultés lorsque les vols ne sont pas gréés en CC. En effet le vrai faux CCT se verrait dans l'obligation de faire faisant fonction CC alors qu'il n'aurait pas encore reçu la formation et qu'il ne serait pas le plus ancien dans l'équipage PNC.

Réponse :
Dossier en cours de traitement.

Réponse :
Le service en charge du traitement de ce dossier a apporté certaines corrections.
Des tests sont en cours pour une production début avril.

QUESTION UNSA N° 15 03 09 CAF

Les PNC qui souhaitent bénéficier de la prestation partagée d'éducation de l'enfant (PreParE) auprès de la CAF doivent justifier d'un pourcentage de temps de travail et non de trentième.
Les PNC qui ont choisi le 20/30ème qui est égal à 66,66% ne peuvent pas bénéficier de cette prestation et perdent 145,63 euros/mois.
AF se réfère aux décrets 86-1247 et 94-918 afin d'éviter d'attribuer une attestation mentionnant qu'un 20/30ème = 66,66% de temps de travail.
AF craignant ainsi d'être illégale vis à vis de ces décrets qui précisent que "les périodes d'activité et d'inactivité que compte chaque cycle doivent être égales, chacune, à un ou plusieurs mois entiers".
Pourtant, dans le cadre du mi-temps thérapeutique on parle bien de temps partiel dont "la durée maximale du travail est égale à la moitié de la durée normale mensuelle du travail en vigueur" (chapitre C. Couverture sociale/point 2/partie 2.3).

Les DP UNSA demandent en quoi le temps alterné fractionné diffère du mi-temps thérapeutique. Dans les deux cas il s'agit bien d'un temps partiel à 66,66% ou à 50%.

Les DP UNSA demandent qu'AF fournisse des attestations aux PNC qui sont en 20/30ème mentionnant que cela correspond à un temps de travail à 66,66 % sans pour autant écrire les mots "temps partiel".

Réponse :
L'activité est définie par mois entiers (décrets 86-1247 du 5/12/86 & 94-918 du 17/10/94)
Les périodes de TTA fractionné étant inférieures à 1 mois entier, ce régime d'activité ne peut être considéré comme une activité à temps partiel avec un pourcentage d'activité associé.
L'avenant N°1 à l'Accord Collectif du PNC 2013-2016 indique des pourcentages d'activité uniquement pour le TTA par mois entiers. Il y a une impossibilité légale à ce jour à rédiger des attestations avec une mention de pourcentage.

QUESTION UNSA N° 15 03 10 PRIME Repas / Maternité

Mme X occupe un poste au sol à Bordeaux depuis le 2 février 2015 suite à sa grossesse. Sur son lieu de travail, il n'y a aucun restaurant d'entreprise pour déjeuner et elle doit donc payer tous les jours son repas du midi à l'extérieur. Ses collègues hôtesses dans la même situation, bénéficient pour leur déjeuner de l'accès au restaurant d'entreprise subventionné à Roissy ou à Orly et les personnels au sol de Bordeaux d'une prime panier de 6,90€ environ.

Le même cas s'est présenté pour Mme Y qui a travaillé à l'aéroport de Bordeaux pendant sa grossesse.

Les DP UNSA PNC demandent en conséquence qu'en l'absence de restaurant d'entreprise sur son lieu de travail temporaire Mme X bénéficie d'une prime panier ou qu'elle soit remboursée sur justificatifs, et qu'un remboursement rétroactif de la période de travail de Mme Y soit opéré.

Réponse :
cf réponse QDP UNAC 14 04. 39
Les hôtesses en inaptitude temporaire sont régies par les dispositions de l'ACG p.48 et sont donc rémunérées au SGMM sans indemnité supplémentaire. Leur reclassement au sol s'effectue en région parisienne ; cependant elles peuvent être affectées en province près de leur lieu de domicile si elles en émettent le souhait sous réserve que le service IO.MS-WT puisse leur trouver un poste au sol. Il n'est pas prévu d'attribuer des indemnités repas .

QUESTION UNSA N° 15 03 11 Visite CEMA/ACCIDENT DU TRAVAIL

Depuis Avril 2013, la réglementation autorise les PN à passer leur visite de licence hors CEMA auprès de médecins agréés DGAC.

Une immobilisation pour cette visite est pré-positionnée mais elle ne correspond pas forcément aux disponibilités du médecin. Le PNC doit donc prendre un rendez-vous à une autre date sans que le suivi planning ne déplace l'immobilisation pour autant. Le suivi planning indique au PNC que cette immobilisation n'engage pas celui-ci à passer la visite à la date prévue sur le TDS et qu'il dispose de tout le mois pour le faire à sa convenance.

Les DP UNSA demandent dans ce cas quelles seraient les éventuelles réserves que pourraient porter l'employeur sur la déclaration d'AT d'un salarié qui serait victime d'un accident le jour de cette visite médicale dont la prise de rendez-vous a lieu à une autre date que celle indiquée sur le TDS.

Réponse :
Les éventuelles réserves de l'employeur sur la déclaration d'AT ne peuvent porter que sur l'absence de fait accidentel . Cf définition du fait accidentel dans le site SST : "Pour qu'il y ait Accident du Travail, nous devons être en présence d'un fait accidentel, présentant un critère de soudaineté, entraînant une lésion physique ou psychique ayant un lien avec le travail." Il est rappelé que la reconnaissance des AT est du ressort exclusif de la CPAM.

QUESTION UNSA N° 15 03 17 CMC

Les DP UNSA demandent:
- Sur quels fichiers se base la préfecture pour décider d'un renouvellement ou non du CMC.
- Quel volet du casier judiciaire est consulté afin que le préfet statue.

Réponse :
La préfecture ne nous communique pas les différents fichiers qui leur servent de base de travail pour émettre un avis.

QUESTION UNSA N° 15 03 20 Délai d'envoi du certificat de prolongation

QUESTION UNSA N° 15 03 20
QUESTION UNSA N° 15 02 49 Délai d'envoi du certificat de prolongation
REPRISE QUESTION UNSA N° 15 01 28 Délai d'envoi du certificat de prolongation
Reprise QUESTION UNSA N° 14 12 31 Délai d'envoi du certificat de prolongation
Reprise QUESTION UNSA N° 14 11 26 Délai d'envoi du certificat de prolongation
Reprise QUESTION UNSA N° 14 10 62 Délai d'envoi du certificat de prolongation
Les dispositions du code du travail concernant les conditions du versement des indemnités complémentaires à l'indemnité journalière versées par l'employeur sont indiquées à l'article L1226-1 du code du travail: « Tout salarié ayant une année d'ancienneté dans l'entreprise bénéficie, en cas d'absence au travail justifiée par l'incapacité résultant de maladie ou d'accident constaté par certificat médical et contre-visite s'il y a lieu, d'une indemnité complémentaire à l'allocation journalière prévue à l'article L. 321-1 du code de la sécurité sociale, à condition d'avoir entre autres justifié dans les quarante-huit heures de cette incapacité ».
Dans son règlement intérieur partie commune, l'entreprise a inscrit dans le chapitre : « Disposition relative à la discipline » au point 1.8.3 que pour les arrêts maladies : « L'envoi des certificats de prolongation doit être effectué au plus tard le jour de reprise initialement prévue ».

En clair, elle informe le salarié que si celui-ci ne se conforme pas à cette règle, c'est à dire qu'il n'envoie pas le certificat de prolongation le jour même de sa délivrance, elle est fondée à ne pas verser l'indemnité complémentaire à l'indemnité journalière.
Les DP UNSA jugent cette mesure restrictive, le code du travail indiquant dans son article L1321-3 que : « le règlement intérieur ne peut contenir de clause contraire aux lois et règlements ainsi qu'aux dispositions des conventions et accords collectifs de travail applicables dans l'entreprise ou l'établissement »
Les conditions de versement de l'indemnité complémentaire à l'indemnité journalière étant fixé par la loi, les DP UNSA demandent donc à l'entreprise de se mettre en conformité avec celle-ci et de modifier son règlement intérieur en retirant la mention suivante au point 1.8.3 : « L'envoi des certificats de prolongation doit être effectué au plus tard le jour de reprise initialement prévue »
Réponse :
La Compagnie détermine les délais d'envoi des arrêts de travail et de leurs prolongations dans le Règlement intérieur.

Les DP UNSA demandent à l'entreprise de se mettre en conformité avec la loi et de retirer la mention suivante au point 1.8.3 de son règlement intérieur : « L'envoi des certificats de prolongation doit être effectué au plus tard le jour de reprise initialement prévue »
Réponse :
Le texte du Règlement intérieur est conforme aux dispositions légales

Il ne suffit pas d'affirmer pour que l'affirmation fasse loi. La DRH PNC affirme que le texte du règlement intérieur concernant le délai d'envoi du certificat de prolongation est conforme aux dispositions légales. Les DP UNSA le contestent en s'appuyant sur l'article L1226-1 du code du travail.
Les DP UNSA demandent à l'entreprise de leur indiquer quelles sont les dispositions légales qui lui donne la liberté d'exiger du salarié que le certificat de prolongation soit envoyé le jour de la reprise initialement prévu et lui rappelle que l'article L1321-3 du code du travail indique que : « le règlement intérieur ne peut contenir de clause contraire aux lois et règlements ainsi qu'aux dispositions des conventions et accords collectifs de travail applicables dans l'entreprise ou l'établissement »
Réponse :
Le délai d'envoi de la prolongation d'arrêt maladie est porté à 48H. Cette disposition entrera en vigueur le 1er janvier 2015 pour le PNC.

Les DP UNSA demandent à quelle date le règlement intérieur a été modifié et demandent que la page modifiée soit jointe au CR.
Réponse :
Une modification du règlement intérieur interviendra ultérieurement.

Les DP UNSA demandent si les PNC ont été informés de cette nouvelle procédure et dans l'affirmative comment en ont-ils pris connaissance.
Réponse :
Le mémento chapitre 40 sera modifié en ce sens.

La question concerne la modification du règlement intérieur, les DP UNSA demandent que celui-ci soit modifié dans les plus brefs délais

Réponse :
Réponse maintenue.

QUESTION UNSA N° 15 03 32 10/30ème

Les DP UNSA demandent si 10/30èmes du bulletin de paie sont équivalents à un pourcentage de 66,6% en terme d'activité pour le PNC.

Réponse :
Le TTA fractionné comporte une période de jours d'inactivité sans solde par mois selon les régimes:
23/30ème avec 7 jours d'inactivité par mois
20/30ème avec 10 jours d'inactivité par mois.

Il ne s'agit pas de temps partiel mais de temps de travail alterné, il n'y a pas d'équivalence en pourcentage.

QUESTION UNSA N° 15 03 37 VISITE DE LICENCE

Les DP UNSA demandent si un PNC qui ne se rend pas à sa visite de licence se voit retirer 1/30ème et ses IKV.

Réponse :
Il sera réalisé une enquête pour connaître les raisons pour lesquelles le PNC ne s'est pas présenté et après analyse, il sera décidé d'un retrait ou non du trentième.

QUESTION UNSA N° 15 03 39 EP4

REPRISE QUESTION UNSA N° 15 02 107 EP4
Les DP UNSA demandent pour quelles raisons les fiches EP4 ne sont pas envoyées en même temps que les fiches de paie.
Réponse :
Les EP4 ne sont pas envoyés à domicile mais sont à disposition dans les e services.

Comme rédigée dans la question posée initialement, les DP UNSA sont au courant que les EP4 sont ne sont pas envoyées en même temps que les fiches de paie à domicile et sont à disposition dans les e-services.

Les DP UNSA demandent pour quelle raison il n'a pas été répondu a cette question, les DP UNSA réitèrent donc leur demande, à savoir pour quelles raisons les fiches EP4 ne sont pas envoyée en même temps que les fiches de paie.

Réponse :
Cette mesure est appliquée depuis avril 2012. En septembre 2011, un courrier a été envoyé à l'ensemble des PNC pour les informer qu'à compter du mois d'octobre 2011 le bulletin de paie était envoyé à domicile. Pour des raisons économiques, la diffusion papier a été supprimée pour les documents non obligatoires (EP4/EP5/décompte annuel des nuitées ...) au profit d'une version électronique. Ces documents sont disponibles dans intralignes.

QUESTION UNSA N° 15 03 50 NOTE DE LANGUE

REPRISE QUESTION UNSA N° 15 02 118 NOTE DE LANGUE
REPRISE QUESTION UNSA N° 15 02 118 NOTE DE LANGUE
Les DP UNSA demandent comment un PNC peut retirer une note de langue.
Réponse :
Il n'est pas prévu de retirer une note de langue qui correspond à une compétence acquise par le PNC.

La réponse apportée par la Direction n'est pas motivée.
Les DP UNSA demandent une réponse argumentée à la question posée, à savoir comment un PNC peut retirer une note de langue.

Réponse :
La Direction confirme sa réponse.cf QDP SNPNC 13 12 35 On ne peut retirer des mentions de nature professionnelle qui sont utiles à l'entreprise. Le PNC ne dispose pas d'un droit de rectification de ces données.

QUESTION UNSA N° 15 03 55 Don de jours de repos

REPRISE QUESTION UNSA N° 15 02 50 Don de jours de repos
REPRISE QUESTION UNSA N° 15 01 29 Don de jours de repos
REPRISE QUESTION UNSA N° 14 12 97 Don de jours de repos
Dans la revue L'accent n.11 de Novembre 2014, l'entreprise communique sur la Loi du 9 Mai 2014 autorisant un salarié à renoncer anonymement et sans contrepartie à des jours de repos non pris au bénéfice d'un autre salarié

de l'entreprise ayant à sa charge un enfant (moins de 20 ans) atteint d'une maladie, d'un handicap ou victime d'un accident d'une particulière gravité rendant indispensables une présence soutenue et des soins contraignants.
Les DP UNSA PNC demandent sur quels jours de repos cette démarche est envisageable.
Réponse :
Procédure en cours d'élaboration; une information sera faite sur iPN.

Les DP UNSA demandent à quelle date cette procédure sera disponible.
Réponse :
Procédure est toujours en cours.

Les DP UNSA demandent si la procédure est maintenant effective.
Réponse : Un admin RH va être prochainement diffusé.

Les DP UNSA demandent quand cet admin sera diffusé, la notion de "prochainement" étant très vague.

Réponse :
Le Mémo sera diffusé début avril.

QUESTION UNSA N° 15 03 58 1% LOGEMENT

La procédure d'inscription internet au 1% logement (demande logement.airfrance.fr) ne fonctionne pas toujours. Le seul contact disponible est un numéro de fax et une permanence une fois par mois, uniquement sur ORY.
Les DP UNSA demandent un numéro de téléphone et le nom d'un contact du 1% logement à joindre sur CDG en cas de besoin.

Réponse :
Lorsqu'un salarié n'arrive pas à se connecter sur le logiciel : https://demandelogement.airfrance.fr car adresse ou mot de passe oublié ou erroné, il envoie un mail pour le signaler sur :

mail.accueilogement@airfrance.fr. Une gestionnaire le contactera sous 48 heures et débloquera la situation.

QUESTION UNSA N° 15 03 62 ENTRETIEN ANNUEL

Les DP UNSA demandent à quel rythme un PNC doit-il avoir un entretien annuel et où trouver l'information.

Réponse :
"Les modalités de l'entretien professionnel (et non annuel) sont décrites dans le Mémento de l'Equipage de cabine au chapitre Carrière.

L'entreprise s'attache à immobiliser à échéance régulière le PNC afin de faire de faire un point sur son activité professionnelle, sans pour autant définir de récurrence fixe.
La consultation du dossier professionnel reste possible à tout moment par le salarié".

QUESTION UNSA N° 15 03 68 NOTICES ESCALES

Dans le chapitre santé des notices escales, l'information suivante ne figure pas :
obligation de prendre un taxi pour un déplacement auprès d'un médecin ou d'un hôpital en cas d'accident en escale. La Direction en séance a précisé que si les PNC s'y rendent en voiture de location cette dernière ne serait pas remboursée.
Les DP UNSA demandent une remise à jour de toutes les notices escales afin de préciser que seuls les frais de taxis seront remboursés.

Réponse :
Le PNC échange avec l'escale et le CCO sur le contexte de sa situation. Les décisions sont prises en fonction des circonstances.

QUESTION UNSA N° 15 03 85 AUTORISATION D'ABSENCE

La Loi n°2014-873 du 4 aout 2014 modifie l'article L1225-16 dans le sens où :
"Le conjoint salarié de la femme enceinte ou la personne salariée liée à elle par un pacte civil de solidarité ou vivant maritalement avec elle bénéficie également d'une autorisation d'absence pour se rendre à trois de ces examens médicaux obligatoires au maximum".
"Ces absences n'entraînent aucune diminution de la rémunération et sont assimilées à une période de travail effectif pour la détermination de la durée des congés payés ainsi que pour les droits légaux ou conventionnels acquis par la salariée au titre de son ancienneté dans l'entreprise".

Les DP UNSA demandent quelles sont les modalités de demande et d'application de cette loi pour permettre aux PNC de bénéficier de ces 3 jours ?

Réponse :
les dispositions de la loi s'appliquent et il sera permis au PNC conjoint de la femme enceinte ou la personne liée à elle par un pacte civil de solidarité ou vivant maritalement d'assister à ces RDV médicaux obligatoires.
Dès connaissance de ce RDV médical, en règle générale lors de la précédente visite trimestrielle, le PNC en informera le service de préplanification qui lui permettra de se rendre à ce RDV sans perte de rémunération, ni incidence sur le calcul de son droit ancienneté ou droit à congés, ...

QUESTION UNSA N° 15 03 86 RH CMC

REPRISE QUESTION UNSA N° 15 02 53 RH CMC
REPRISE QUESTION UNSA N° 15 01 93 RH CMC
REPRISE QUESTION UNSA N° 14 12 71 RH CMC
REPRISE QUESTION SNPNC/FO N° 14 11 166 CMC
REPRISE QUESTION SNPNC/FO N° 14 09 67 CMC 3
La partie du règlement intérieur qui traite du cas du PNC qui verrait son habilitation suspendue ou non renouvelée, stipule que le PNC peut être licencié. Quelles sont les autres possibilités de traitement pour un PNC qui verrait son habilitation suspendue ou non renouvelée.
Les DP SNPNC/FO demandent une réponse point par point à cette question.
Réponse :
Le règlement intérieur précise que la suppression définitive du CMC peut entraîner la résiliation du contrat de travail conformément aux dispositions légales . Il s'agit donc d'une rupture pour fait du prince et non d'un licenciement. Comme précisé dans le RI, la suspension provisoire du CMC par les autorités compétentes dans le cadre de leur attribution peut entraîner la suspension sans solde du contrat de travail.

Le règlement intérieur précise que le suppression définitive du CMC PEUT entrainer la résiliation du contrat de travail, il s'agit alors d'une résiliation pour fait du prince selon vos dires.
Existe t-il une autre suite qui puisse être réservée au PNC qui perdrait définitivement son habilitation? Cette question est posée car le RI envisage la résiliation pour fait du prince comme une éventualité en employant le terme « PEUT », le PNC peut il être reclassé comme un salarié en inaptitude, ou en maternité…ou y a t il systématiquement une rupture pour fait du prince ?
Réponse :
La Compagnie dans une telle situation a la possibilité de résilier le contrat de travail pour fait du prince; la résiliation n'est pas automatique.

Les DP UNSA demandent sur quelle jurisprudence précise s'appuie la Direction pour ne pas appliquer la jurisprudence de la cour de cassation de 2007 (société Air France condamnée) concernant le maintien de l'employé placé en situation de fait du prince, au sein de l'entreprise.
Réponse :
En application du principe de l'autorité relative de la chose jugée, cet arrêt se limite aux seules parties à la procédure. A noter que les récentes décisions de la Cour d'appel de Paris consacrent toutes la légitimité de la rupture pour fait du prince en cas de perte d'habilitation.

Une fois encore la réponse apportée à cette question est pour le moins surprenante. La direction nous cite des décisions de la cour d'appel de Paris alors que nous lui citons entre autre une décision de la cours de cassation. Il est à noter que cette précision fut apportée lors des échanges dans l'instance au mois de décembre 2014 mais que la direction ne tient pas compte des remarques.
La rédactrice de la réponse à notre question ne peut ignorer que les juges d'appels, en cas nouvelles affaires, regardent entre autre le périmètre à savoir les cassations existantes sur le même fait. Et si ce n'est pas le cas, les conseils du plaignant se font un devoir d'apporter cet éclairage aux juges.
Toujours dans ses travers, la direction ne répond pas à la question qui lui avait été posée à savoir :

Les DP UNSA demandent sur quelle jurisprudence précises s'appuie l'entreprise pour ne pas appliquer les jurisprudences de la cour de cassation de 2007 et de 2012 (société AIR FRANCE condamnée) concernant le maintien de l'employé placé en situation de "fait du prince" au sein de l'entreprise.
Réponse :
Réponse confirmée: En application du principe de l'autorité relative de la chose jugée, cet arrêt se limite aux seules parties à la procédure. A noter que les récentes décisions de la Cour d'appel de Paris consacrent toutes la légitimité de la rupture pour fait du prince en cas de perte d'habilitation.

Les DP UNSA demandent à la direction de répondre à la question posée, à savoir sur quelle jurisprudence précises s'appuie l'entreprise pour ne pas appliquer les jurisprudences de la cour de cassation de 2007 et de 2012 (société AIR FRANCE condamnée) concernant le maintien de l'employé placé en situation de "fait du prince" au sein de l'entreprise.
Les DP UNSA demandent à l'entreprise de fournir les récentes décisions de la Cour d'appel de Paris consacrant toute la légitimité de la rupture pour fait du prince en cas de perte d'habilitation.
Réponse :
Il s'agit des décisions suivantes: C Paris 5 septembre 2013 pôle 6 chambre 11 (aff B contre AF) suite retrait d'habilitation "rupture du fait du prince est dès lors bien fondée "
C Paris 19 novembre 2013 pôle 6 chambre 3 (aff K contre AF) "les éléments constitutifs du fait du prince sont dès lors constitués ce qui permettait à AF de rompre le contrat sans indemnité et sans procédure de licenciement".

Dans la mesure où il résulte d'une jurisprudence constante de la Cour de cassation que « la situation résultant du retrait d'une habilitation par l'autorité publique en raison du comportement du salarié titulaire de l'habilitation ne constitue pas, en soi, un cas de force majeure » et ne justifie donc pas son licenciement (Cass. Soc. 13. Nov. 2007, n° 06-41.717 ; Cass. Soc. 12 sept. 2012, n° 11-12547 ; Cass. Soc. 10 déc. 2014, n° 13-21012), les dispositions précitées du règlement intérieur, qui prévoient une possible résiliation du contrat de travail en cas de suppression de l'habilitation, ne sont pas conformes au droit applicable tel qu'interprété par la Cour de cassation .

Or, aux termes de l'article L1321-3 (1) du Code du travail, le règlement intérieur ne peut contenir des dispositions contraires aux lois et règlements ainsi qu'aux stipulations des conventions et accords collectifs de travail applicables dans l'entreprise ou l'établissement.
Par ailleurs, en vertu de l'article L1322-1 dudit Code, l'inspecteur du travail peut à tout moment exiger le retrait ou la modification des dispositions contraires aux lois et règlements.

1) En conséquence, les DP UNSA réclament la suppression de l'article 1.2.1 du Règlement Intérieur en s'appuyant sur la jurisprudence précitée.

2) De plus les DP UNSA demandent à l'entreprise de se mettre en conformité avec les dernières décisions de justice : Cass. Soc. 10 déc. 2014, n° 13-21012.

3) Les DP UNSA demandent pour quelles raisons l'entreprise n'a pas évoquée, ni respectée la jurisprudence du point deux.

Les DP UNSA demandent une réponse précise et motivée aux trois points précités.

Réponse :
1. Le Règlement Intérieur ne contient aucune disposition contraire aux lois et règlements.
2 et 3. En application du principe de l'autorité relative de la chose jugée, cet arrêt se limite aux seules parties à la procédure.

QUESTION UNSA N° 15 03 89 Consignes bagages

Concernant la Décision d'octroi d'une dérogation à la mise en place de vestiaires collectifs pourvus d'armoires individuelles, les DP UNSA demandent si l'Inspectrice du Travail s'est déplacée et s'est prononcée sur une demande de projet de modification de la consigne à l'encontre d'Air France.

Réponse :
Cette question ne relève pas de l'instance.

QUESTION UNSA N° 15 03 96 RH

REPRISE QUESTION UNSA N° 15 02 95 RH
REPRISE QUESTION UNSA N° 15 01 04 RH
M. X échoue à son test d'adaptation. Un instructeur du BEPN lui demande de venir repasser son test dans les 30 jours sans immobilisation.
Les DP UNSA demandent depuis quand l'entreprise demandent à un salarié de venir travailler un jour de repos.
Comment cette journée est-elle rémunérée ?
Comment le pnc est-il assuré que les IKV seront payées ?
Au vu de sa réaction, l'instructeur lui conseille de venir passer son test avant un vol pour ne pas être pénalisé des IKV.
Les DP UNSA demandent qu'un rappel soit fait sur le fait que l'ACG interdit deux activités (sol+vol) le même jour.
Réponse :
Il est de la responsabilité du PNC de satisfaire aux exigences réglementaires afin d'assurer la sécurité et la sûreté de nos passagers.

Les DP UNSA demandent une réponse motivée aux questions posées à savoir :
- Depuis quand l'entreprise demandent à un salarié de venir travailler un jour de repos ?
- Comment cette journée est-elle rémunérée ?
- Comment le pnc est-il assuré que les IKV seront payées ?
- S'il est possible de passer un test avant un vol sachant que l'ACG interdit deux activité (sol + vol) le même jour ?
Réponse :
Il est de la responsabilité du PNC de satisfaire aux exigences réglementaires afin d'assurer la sécurité et la sûreté de nos passagers.
Si malgré les moyens mis à disposition par l'entreprise (documentation, modules EAO, stages réglementaires) le PNC échoue au contrôle des connaissances, il devient non compétent soit sur le type d'avion considéré, soit sur tous types d'avions suivant la nature du test. Il lui appartient alors de repasser ce test dans les 30 jours et cette démarche est de sa responsabilité.

Les DP UNSA observent qu'une fois encore et mois après mois, il n'est pas répondu aux questions que les délégués du personnel posent à l'entreprise, à savoir :

1) Comment cette journée est-elle rémunérée
2) Comment le PNC est- il couvert en cas d'accident de trajet
3) Comment le PNC est -il couvert en cas d'accident dans les locaux de l'entreprise
4) Si les IKV de ce PNC seront payées
5) Le PNC aura-t-il la possibilité de repasser ses tests avant un départ en vol.

Les DP UNSA demandent une réponse point par point ces cinq questions.

Réponse :
Réponse maintenue.
Pour les points 1/4/5, le PNC est immobilisé et rémunéré pendant son stage sécurité. Il doit satisfaire aux exigences réglementaires afin d'assurer la sécurité et la sûreté de nos passagers. Si malgré les moyens mis à disposition par l'entreprise (documentation, modules EAO, formation , stages réglementaires), le

PNC échoue au contrôle des connaissances, il lui appartient de repasser ce test dans les 30 jours et cette démarche est de sa responsabilité.
Pour les points 2 et 3, AF effectuera une déclaration. La qualification des accidents du travail est du ressort exclusif de la CPAM.

QUESTION UNSA N° 15 03 97 RH ABANDON DE MISSION

REPRISE QUESTION UNSA N° 15 02 52 RH ABANDON DE MISSION
REPRISE QUESTION UNSA N° 15 01 91 RH ABANDON DE MISSION
REPRISE QUESTION UNSA N° 14 12 46 RH ABANDON DE MISSION
Les DP UNSA demandent à l'entreprise de définir les circonstances qui conduisent à un abandon de mission en escale.
Réponse :
Pas de définition.

Les DP UNSA constatent une fois encore que la direction ne prend pas la peine de lire attentivement les questions qui lui sont posées. Les DP UNSA ne demandent pas une définition de l'abandon de mission, mais que l'entreprise définisse les circonstances qui conduisent à un abandon de mission en escale.
Réponse :
Il n'est pas possible de lister les circonstances conduisant à un abandon de mission en escale qui peuvent être diverses.

Les DP UNSA demandent que l'entreprise liste quelques exemples de circonstances conduisant à un abandon en escale, tel qu'abordé lors de la séance plénière des QDP du mois de janvier 2015.
Réponse :
Il est demandé aux délégués de soumettre plutôt la situation à laquelle il est fait référence pour vérifier si elle est constitutive d'un abandon de poste

Il s'agit des « actes de vie courante » auquel le Code la Sécurité Sociale fait référence.

Les DP UNSA demandent si un PNC se trouvant dans les circonstances suivantes : se déplacer au restaurant, effectuer des achats dans les magasins, se déplacer afin de rencontrer des amis, faire des excursions, visiter des monuments ou des musées etc., sont des actes de la vie courante.

Réponse :
Les circonstances conduisant à un abandon de mission en escale s'apprécient en fonction des circonstances et des éléments factuels propres à chaque situation. Par conséquent, aucune définition ou exemple ne peut être donné.

QUESTION UNSA N° 15 03 98 BAGAGES PNC

REPRISE QUESTION UNSA N° 15 02 101 Bagages PNC
Les DP UNSA demandent comment un PNC arrivant de province et qui n'ayant pas son bagage à l'arrivée sera traité par l'Entreprise puisqu'il ne peut pas faire le vol.
Réponse :
Le traitement des absences liées à la non-livraison des bagages est managérial avec :
soit le positionnement d'une journée JKR/CA ou autre repos/RADD
soit retrait de trentième.

Les DP UNSA sont étonnés de la réponse faite à cette question, et rappellent à la Direction que le PNC qui utilise un billet R2, RN, R3 confie ses bagages à la compagnie aérienne qui le transporte et qu'il est prévu dans le contrat de transport de restituer les bagages confiés. Il nous apparaît alors comme impossible de retirer un trentième de salaire en invoquant le fait que le PNC n'a pas effectué son vol. S'il n'a pas pu effectuer son activé c'est du fait de l'entreprise et non pas de la sienne. Or le PNC s'il est sanctionné se trouve sous le coup d'une double peine : pas de prime de vol et un trentième de salaire retiré, ou une journée de congé payé retirée.

Les DP UNSA demandent que le PNC qui, en raison d'un bagage perdu à l'arrivée de son vol présente la copie du dossier litige bagage afin d'attester de sa bonne foi et qu'il ne se voit pas retirer de trentième, ni de journée de congé.

Réponse :
Le moyen de transport pris par le PNC pour rejoindre son lieu de travail relève de sa responsabilité. Par conséquent, la réponse est maintenue.

QUESTION UNSA N° 15 03 99 RH RETRAIT DE TRENTIEME

Les DP UNSA demandent que toutes les fois où une décision managériale conduit l'encadrement PNC à procéder à un retrait de trentième, le PNC soit informé par lettre de la somme en euros retirée ainsi que la méthode de calcul ayant conduit au montant retiré.

Réponse :
Le PNC est informé par courrier du retrait de trentième . Seule l'activité vol/sol réalisée est consultable sur sa fiche de paye.

QUESTION UNSA N° 15 03 100 RH RETRAIT DE TRENTIEME

Deux PNC 100% ayant le même échelon, et la même classe sont absents sur le même vol, même destination, même jour. Suite à cette absence un retrait de trentième sera opéré pour tache non effectuée.

Les DP UNSA demandent sur quelle base de salaire le retrait sera-t-il opéré.
Les DP UNSA demandent une réponse sur un cas d'espèce.

Réponse :
Abattement paie si absence type MSM

Fixe	***abattement 1/30° par jour***
prime fonction	***abattement 1/30° par jour***
Mini garanti PV	***calcul est abattu des 30° absence***
Pua/Pfa	***abattement 1/360° par jour lors du versement***
EP4	***pas d'abattement du seuil HS***

"Mini garanti PV" cette garantie n'est déclenchée que si l'activité calculée du PN (EP4) est inférieure au résultat de la formule (chap B 4.8).

QUESTION UNSA N° 15 03 115 CONTROLE MEDICAL A DOMICILE

Si la compagnie, en application de la réglementation en vigueur, peut faire procéder au contrôle de la réalité de l'arrêt de travail, de ses justifications ou de l'état de santé des salariés en arrêt par le médecin de son choix, elle ne peut en revanche et ce, en application de la réglementation en vigueur, soumettre le salarié à un contrôle médical inopiné à domicile au cours de son arrêt de travail sans l'accord de celui-ci. (cf code des transports art. L6526-1, cass .soc 9 dec 1992 N° 585).

Dans sa réponse à la QDP UNSA 12 07 55, la direction nous répond qu'elle s'appuie sur l'article L1226-1 du code du travail afin de faire procéder à un contrôle médical au domicile du salarié. Toutefois une disposition du code des transports est en la matière plus favorable au salarié que le code du travail.

Les DP UNSA demandent que l'entreprise se conforme à la réglementation en vigueur et que les contrôles médicaux diligentés par l'entreprise au domicile des salariés ne se fassent plus de façon inopinée et sans l'accord de celui-ci.

Réponse :
La Compagnie, en application de la réglementation en vigueur, peut faire procéder au contrôle de la réalité de l'arrêt, de ses justifications ou de l'état de santé des salariés en arrêt, par le médecin de son choix sans accord préalable du salarié.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 01 RH SANCTION 2ème degré

Les DP SNPNC/FO souhaitent connaître le nombre de sanctions du 2nd degré notifiées au cours du mois précédent tous CDL confondus ayant conduit à :

- des mises à pied sans solde de six à quinze jours ;
- des rétrogradations ;
- des licenciements pour faute simple ;
- des licenciements pour faute grave ou lourde.

Réponse :
Conformément aux engagements pris en janvier, le nombre de sanctions disciplinaires sera communiqué dans les statistiques trimestrielles.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 02 RH SANCTION 1er degré

Les DP SNPNC/FO souhaitent connaître le nombre de sanctions du 1er degré notifiées au cours du mois précédent tous CDL confondus ayant conduit à :

- des avertissements ;
- des blâmes ;
- des mises à pied sans solde jusqu'à cinq jours

Réponse :
Conformément aux engagements pris en janvier, le nombre de sanctions disciplinaires sera communiqué dans les statistiques trimestrielles.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 14 Attente mise en ligne CC

Les DP SNPNC/FO demandent combien de CCT sont toujours en attente de mise en ligne à ce jour.

Réponse :
111 CCT sont en attente de mise en ligne.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 15 Attente de CMC

Les DP SNPNC/FO demandent le nombre de PNC en attente de CMC à ce jour et qui sont en fin de validité à la fin de mois.

Réponse :
Aucun

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 16 IR et IR SPECIFIQUE

Les DP SNPNC/FO demandent que leur soit fourni TOUS les mois le tableau des IR de toutes les escales sous prescription à ce jour, en fonction des événements géopolitiques (tableau reprenant les IR en temps normal et lorsque l'escale est sous prescription).

Réponse :

	Monnaie locale	Activité de février 2015 Paie de mars 2015	Monnaie locale	Activité de février 2015 Paie de mars 2015
ALG	4271 dzd	41,65 €	4377 dzd	42,68 €
AMM	28,5 jd	34,88 €	29,61 jd	36,24 €
BKO	19 540 xof	28,41 €	18 640 xof	28,41 €
CAI	207 egp	24,48 €	188,86 egp	22,33 €
CCS	380 vef	27,49 €	1084 vef	78,41 €
CKY	289 800 gnf	32,37 €	297 500 gnf	33,23 €
FIH	61,7 usd	53,55 €	70,56 usd	61,25 €
IST	82,00 tl	30,42 €	77,00 tl	28,56 €
JIB	7922 frc	38,78 €	7400 frc	36,23 €
KBP	368 uah	20,17 €	355 uah	19,46 €
LOS	8 258 ngn	38,01 €	6 320 ngn	29,09 €
NDJ	18 900 xaf	28,81 €	17 550 xaf	26,75 €
PHC	8 258ngn	50,12 €	10 890 ngn	50,12 €
RUH	135,17	31,24 €	110,40	25,51 €
TUN	53,5 tnd	24,17 €	61,08 tnd	27,59 €

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 20 SUREFFECTIF

Les DP SNPNC/FO souhaitent connaître l'état du sureffectif chez les PNC pour le mois de mars 2015 tous CDL confondus.

Réponse :
Cette question ne relève pas de l'instance.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 37 MOBILITE BP

Reprise questions SNPNC/FO N° 15 01 78 et N° 15 02 47
Si lors de la M-2 de janvier concernant la mobilité B/P vers le LC, aucun PNC B/P n'a obtenu de satisfaction qu'en est-il en février ?

Une campagne de mobilité temporaire du LC vers le MC avec retour à l'hiver vers le LC a été ouverte pour les PNC LC.

Les DP SNPNC/FO demandent la possibilité que cette offre puisse s'adresser aux PNC basés désireux de servir l'entreprise cet été sur le MC avec une chance de pouvoir intégrer le LC à l'hiver 2015.

Réponse : il n'est pas envisagé d'étendre cet appel à volontariat aux PNC bases Province. Le dossier basés province et les mouvements d'effectifs associés ont récemment fait l'objet d'une présentation en C.E.

Les DP SNPNC/FO entendent bien que l'entreprise traite ces PNC bases totalement à part des PNC parisiens et ne leur accorde rien de plus que ce qu'elle a "projeté" de leur accorder. Une réelle inquiétude est en train de naître dans les effectifs des bases NCE, TLS, MRS entre une partie des PNC que l'entreprise refuse de réintégrer dans les effectifs parisiens et une autre qui vit dans la peur d'être contrainte de remonter suite à la fermetures des lignes européennes.

Les DP SNPNC/FO prient l'entreprise de donner en instance QDP les grandes lignes de sa présentation en CE sur les mouvements d'effectifs basés.

Réponse :
Cette question ne relève pas de l'instance QDP.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 37 VISITE DE LICENCE

Reprise question SNPNC/FO N° 15 02 48
Le PNC basé volontaire à l'ouverture des B/P est toujours à ce jour privé de S1 s'il souhaite passer sa visite de licence au CEMPN parisien. L'ouverture des bases est une décision de l'entreprise donc par voie de conséquence elle se doit d'assurer les frais administratifs d'acheminement vers le CEMPN d'origine de ses PNC basés.

Réponse : toujours négative

Les DP SNPNC/FO comprennent tout à fait que l'entreprise ne souhaite pas débourser quelque somme que ce soit pour ses PNC basés. Elle n'hésite pas cependant à émettre des billets S1 à destination de la base parisienne pour tout stage sécurité.

Les DP SNPNC/FO réclament que cette visite de licence, pour les PNC désireux de garder un CEMPN parisien, soit programmée en amont de ces stages sécurité.

Réponse :
Il est impossible de planifier une visite CEMA de 08H à 12H suivie d'un stage sécurité à Orly dans l'après midi.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 49 Mobilité vers LC

Les DP SNPNC/FO demandent pourquoi des PNC EUR ou FRA qui ont fait leur campagne de mobilité depuis 2 ans n'ont toujours pas obtenu satisfaction alors que depuis le 1er juin 2014, 23 PNC B/P sont passés sur LC.

Réponse :
Les mouvements liés aux campagnes de mobilité sont organisés au sein de chaque unité de vol et bases : LC / MC / CC / Chaque BP.
C'est sur la base de l'effectif de référence pour chacun des réseaux que sont organisées les éventuelles mobilités.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 52 I.R DOLLAR

Les DP SNPNC/FO constatent une dévaluation de l'euro face au dollar d'environ 19% en 2 mois.
L'IR US a-t-elle été augmentée en conséquence depuis cette flambée du dollar?
Si ce n'était pas le cas, les DP SNPNC/FO exigent une réactualisation à la hausse immédiate et demandent le réajustement de tous les IR AME depuis 2 mois.

Réponse :
Il est tenu compte du taux de change puisque les IR sont payées en euros.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 66 CALCUL DE TRENTIÈME NOTIFIE

Les DP SNPNC/FO réclament que soit notifié au PNC le montant d'un trentième retiré à ce dernier sur le courrier de notification.

Réponse :
Le PNC est informé par courrier du retrait de trentième . Seule l'activité vol/sol réalisée est consultable sur sa fiche de paye.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 67 CALCUL DE TRENTIÈME

Les DP SNPNC/FO réclament la méthode de calcul d'un 30e pour un PNC.

Réponse :
Abattement paie si absence type MSM

Fixe	***abattement 1/30° par jour***
prime fonction	***abattement 1/30° par jour***
Mini garanti PV	***calcul est abattu des 30° absence***
PUA/PFA	***abattement 1/360° par jour lors du versement***
EP4	***pas d'abattement du seuil HS***

"Mini garanti PV" cette garantie n'est déclenchée que si l'activité calculée du PN (EP4) est inférieure au résultat de la formule (chap B 4.8).

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 93 Procédure disciplinaire et non respect des textes

Les DP SNPNC/FO réclament que soient appliqués à la lettre les textes de cadrage de procédure disciplinaire à savoir le Manex A et le règlement intérieur.

Réponse :
L'entreprise respecte une procédure disciplinaire conformément au Règlement Intérieur dès lors qu'elle a connaissance d'une faute l'incitant à sanctionner le salarié.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 94 NON APPLICATION MANEX A

Les DP SNPNC/FO souhaitent savoir si l'entreprise applique tous les points du manex A et si l'entreprise peut s'exonérer de certains chapitres.

Réponse :
L'entreprise respecte une procédure disciplinaire conformément au Règlement Intérieur dès lors qu'elle a connaissance d'une faute l'incitant à sanctionner le salarié. Il appartient à la Division PNC de réaliser une enquête et de diligenter une procédure disciplinaire dès lors qu'elle est informée de faits fautifs quel que soit le moyen par lequel les faits sont portés à sa connaissance.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 95 NON APPLICATION MANEX A PAR LE SALARIÉ

Les DP SNPNC/FO souhaitent savoir si un salarié doit appliquer tous les points du manex A et s'il peut s'exonérer de certains chapitres . Si oui lesquels?

Réponse :
Il appartient à la Division PNC de réaliser une enquête et de diligenter une procédure disciplinaire dès lors qu'elle est informée de faits fautifs quel que soit le moyen par lequel les faits sont portés à sa connaissance.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 96 NON APPLICATION RI

Les DP SNPNC/FO souhaitent savoir si l'entreprise applique tous les points du règlement intérieur et si l'entreprise peut s'exonérer de certains chapitres.

Réponse :
L'entreprise respecte une procédure disciplinaire conformément au Règlement Intérieur dès lors qu'elle a connaissance d'une faute l'incitant à sanctionner le salarié.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 97 NON APPLICATION RI PAR LE SALARIÉ

Les DP SNPNC/FO souhaitent savoir si un salarié doit appliquer tous les points du règlement intérieur et s'il peut s'exonérer de certains chapitres. Si oui lesquels?

Réponse :
Le RI organise la vie au sein de l'entreprise dans l'intérêt de tous. Le respect et l'application de ce règlement s'imposent donc à chacun en tout lieu relevant de la Cie comme en tout lieu où l'appellent ses fonctions.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 98 Non-application du règlement intérieur ou manex A

Les DP SNPNC/FO souhaitent savoir ce que risque un salarié qui n'appliquerait pas le règlement intérieur ou le manex A?

Réponse :
Tout employeur qui envisage de prendre une sanction disciplinaire à l'encontre d'un salarié doit s'appuyer sur l'existence d'une faute imputable au salarié. On parle de faute en cas de violation volontaire et injustifiée par le salarié d'une obligation professionnelle relative à l'exécution du contrat de travail ou en cas de manquement aux règles internes à l'entreprise.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 99 NON APPLICATION règlement intérieur par l'entreprise

Les DP SNPNC/FO souhaitent savoir pourquoi l'entreprise sanctionne des PNC pour non respect des textes et règlements alors qu'elle-même ne les respecte pas au sein même de la procédure disciplinaire?

Réponse :
L'entreprise respecte une procédure disciplinaire conformément au Règlement Intérieur dès lors qu'elle a connaissance d'une faute l'incitant à sanctionner le salarié.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 108 REMONTÉE NON SPONTANÉE

Les DP SNPNC/FO souhaitent savoir si une remontée spontanée non notifiée à la personne concernée est conforme au manex (si oui quel paragraphe).

Réponse :
Il appartient à la Division PNC de réaliser une enquête et de diligenter une procédure disciplinaire dès lors qu'elle est informée de faits fautifs quel que soit le moyen par lequel les faits sont portés à sa connaissance.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 110 NOTES DE LANGUES

Certains INS demandent aux PNC de repasser leurs notes de langues avec le nouvel examen, prétextant que l'ancienne version n'a plus de valeur voire serait éliminatoire pour les sélections à venir.
Les DP SNPNC/FO réclament l'arrêt immédiat de ces pressions absurdes.

Réponse :
Aucune communication en ce sens n'a été diffusée au sein de l'encadrement PNC.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 116 IR sureté

Les DP SNPNC/FO demandent pourquoi certaines IR sûreté sont inférieures aux IR normales.

Réponse :
L'IR est recalculée afin de déterminer un montant correspondant au prix d'un repas dans le ou les restaurants exclusivement de l'hôtel où sont hébergés les PN.
L'IR sûreté correspond au coût d'un repas au sein de l'établissement où sont hébergés les PN.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 131 LETTRE AUX BASES

Le 28 février 2015, une lettre avec accusé de réception émanant de la DRH-PNC était envoyée à chaque PNC des trois bases NCE/MRS/TLS provoquant un émoi sans précédent.

Cette lettre fait état de la réduction d'activité sur les 3 bases et du ré-équilibrage des effectifs. Un appel à volontariat pour un retour sur Paris au 1er novembre 2015 a été lancé. Si le volontariat ne couvre pas le nombre de PNC en sur-effectif, une fin d'affectation prendra effet pour un certain nombre d'entre eux.

Les DP SNPNC/FO souhaitent connaître le chiffre exact par base de PNC pré-destinés à remonter au 1er novembre 2015.

Les DP SNPNC/FO demandent à quelle date les PNC non-volontaires à un retour sur Paris seront-ils informés.

Réponse :
L'Entreprise sera en mesure de déterminer le volume de mobilités imposées dès lors qu'elle disposera des bandes programmes hiver, du résultat de la campagne de volontariat en cours ainsi que d'une tendance relative aux départs.
Une fois ces données consolidées, un calendrier sera communiqué.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 133 CCT EN ATTENTE

Sur la base de NCE, deux CC (Mmes Y et Z) ont été sélectionnées CCP et un autre CC (M. X) selectionné pour remplir la fonction instructeur. Il reste à ce jour une CCT (Mme W) qui n'a toujours pas été promue/nommée.

Les DP SNPNC/FO demandent les probabilités de nomination de Mme W pour les mois à venir sur la base de Nice.

Réponse :
La seule CC restant dans le vivier CCT sera mise en ligne sur la base de Nice au 1er Avril 2015.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 134 JOURS FERIES

Madame Tamara FORMERY était en reprise après maternité le mercredi 1er janvier 2014. Aucune activité ne lui a été programmée car l'entreprise n'a pas de médecin disponible le 01/01.
En revanche, l'entreprise n'a pas hésité à enlever 1/30ème à cette PNC sous le seul prétexte que ce jour est férié (dixit le service de Gestion). Cela a une incidence directe sur le salaire du mois concerné ainsi que sur les différentes primes.
Les DP SNPNC/FO exigent la restitution de ce trentième et la régularisation pour les primes concernées.
D'autre part, les DP SNPNC/FO demandent à l'entreprise de faire un rappel au service de Gestion, un PNC n'est en rien responsable de l'absence d'un médecin.

Réponse :
Les obligations réglementaires entourant la reprise d'activité du PN imposent que celle ci ait lieu un jour ouvré (lundi au vendredi hors jours fériés)

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 135 VISITE MEDICALE APRES MATERNITE

Les DP SNPNC/FO demandent à l'entreprise pour quelle raison elle ne respecte pas l'article R 4624-22 code du travail (partie réglementation) modifié par Décret n°2012-135 du 30 janvier 2012-art concernant le positionnement de la visite médicale après maternité?

Réponse :
La visite médicale après congé maternité est bien organisée lors du retour du PNC féminin dans l'entreprise

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 136 REPRISE APRES MATERNITE

Les DP SNPNC/FO demandent à l'entreprise pourquoi Madame Y n'a pas eu de visite médicale de reprise programmée à l'issue de son congé maternité, comme prévu par l'article R 4624-22 code du travail (partie réglementation) modifié par Décret n°2012-135 du 30 janvier 2012-art.

Madame Y a informé l'entreprise dès le 16 janvier 2015 de son intention de reprendre à 100% son activité le 27 février 2015. Il restait à cette PNC un solde de congés à prendre avant le 31 mars 2015. Dans cette lettre, Madame Y a demandé à ce que ces congés soient positionnés du 3 mars 2015 au 27 mars 2015.
Le 2 mars 2015, Madame Y n'ayant toujours aucune nouvelle de l'entreprise, a appelé le service de la gestion PNC. C'est alors que l'agent de gestion lui répond qu'elle est déjà en vacances, et qu'un courrier lui sera envoyé pour l'en informer. Cette PNC a bien conscience que les congés sont à la main de l'entreprise, mais s'étonne de ne pas avoir été informée du début de ces congés le 27 février 2015.
Madame Y a pu lire sous Crew le 7 mars 2015, soit 9 jours après le début de ses vacances, qu'elle était en congés annuels. Nous rappelons à l'entreprise, que conformément à sa demande, seul le SMS est le moyen de communication officiel, comme prévu dans l'AC.
Pour information, le service de gestion n'avait pas envoyé de courrier au 7 mars !
Les DP SNPNC/FO demandent la restitution des jours de congés à Madame Y.

Réponse :
Le reliquat de congés est positionné systématiquement à l'issue du congé de maternité. Un courrier daté du 2 mars a été adressé à Mme Y.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 137 PROMOTION ET TA

Un PNC à 66% en PE de CC qui refuserait sa promotion à l'issue de sa PE, conserverait -il le bénéfice de son TA et surtout les mois obtenus en tant qu'HST.
Les DP SNPNC/FO demandent une réponse point par point.

Réponse :
Oui, ce PNC conserverait son rythme et les mois associés dans la mesure où sa fonction est inchangée.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 139 AVENANT POUR TA

Lorsqu'un PNC prend du TA hors quota. Il doit signer un avenant à Carrières. Lorsqu'il rend un mois d'été sur demande de la compagnie, on lui envoie une note signée de M. C. mais pas d'avenant à signer.
Les DP SNPNC/FO demandent les raisons de cette différence de traitement?

Réponse :
Il s'agit dans ce cadre d'une reprise ponctuelle qui ne modifie pas le contrat intitial en termes de rythme.
Pour information, les PNC concernés se voient remettre une notification signée par l'Entreprise.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 145 PASSAGE DE CLASSE

Les DP SNPNC/FO demandent si le passage de classe est automatique au bout de la période requise mentionnée à l'accord collectif, par exemple 5 ans pour passer de 1ère classe à hors classe (excepté bien sûr pour les motifs légitimes faisant office d'exception prévus dans l'accord).

Réponse :
Conformément à l'ACG, le passage d'un PNC d'une classe à l'autre s'effectue dés lors qu'il vérifie :
1) le nombre d'année d'ancienneté dans la classe
2) pas de sanction du 2ème degré sur les 12 mois qui précédent son changement de classe
3) au moins 6 mois rémunérés sur les 12 mois qui précédent son changement de classe (ou prorata selon rythme d'activité).

Par ailleurs, dans le cas ou il présente des lacunes importantes dans le domaine professionnel, l'ancienneté nécessaire dans la classe pour bénéficier d'un avancement peut être majorée de 12 mois (ACG : report d'avancement).

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 146 CHANGEMENT DE CLASSE

Les DP SNPNC/FO demandent si le PNC qui a passé 5 ans dans la classe 1 voit son dossier examiné, notamment ses états de service, et ce, afin de bénéficier de l'avancement dans la classe supérieure soit la classe « hors classe »?

Réponse :
Conformément à l'accord, le passage d'un PNC en Hors classe s'effectue au 1er janvier de l'année A dés lors qu'il vérifie :
1) 5 ans d'ancienneté en 1ère classe au 31 décembre de l'année A-1
2) pas de sanction du 2ème degré sur l'année A-1
3) au moins 6 mois rémunérés sur l'année A-1 (ou prorata selon rythme d'activité sur l'année A-1)

Par ailleurs, dans le cas ou il présente des lacunes importantes dans le domaine professionnel, l'ancienneté nécessaire dans la classe pour bénéficier d'un avancement peut être majorée d'une année ce qui dans le cas évoqué amènerait à 6 ans d'ancienneté en 1ère classe (ACG : report d'avancement).

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 152 MOIS OFF D'AFFILEE

Dans le cadre du TA.
Les DP SNPNC/FO demandent s'il est possible qu'un PNC à 80% qui arrive à changer grâce à la bourse d'échange un des 2 mois obtenus contre un mois qui precede ou suit un de ses mois d'inactivité.

D'autre part les DP SNPNC/FO demandent quelle serait la solution pour un PNC en TA d'avoir 2 mois off d'affilée ou plus, hors mois d'été.

Réponse :
Un PNC a toute latitude pour déplacer à concurrence d'une fois par an un mois unique de TA à travers la bourse d'échange. Ce mois peut être accolé à un autre mois, voire à un bloc de 2 mois pour les PNC à 50%.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 162 TA ET RETOUR À TEMPS PLEIN EN 2016

Les DP SNPNC/FO contestent l'interdiction faite aux salariés en TA de revenir à 100% à cause du sureffectif pour l'année 2016. Dès lors, ils demandent que la possibilité soit offerte à ces derniers de revenir à 100%.

Réponse :
Cette possibilité de choix reste offerte dans le cadre de la campagne en cours. Cette notion de retour à temps plein sera activée selon les dispositions de l'accord collectif.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 164 SUREFFECTIF DE MARS ET REFUS TAFA

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 164

Les DP SNPNC/FO demandent le nombre de refus TAFA pour le mois de mars alors que l'entreprise nous annonce un sureffectif.

Réponse :
8 refus.

QUESTION CFDT N° 15 03 01 Généralités

Suite à la jurisprudence du jugement de la cour de cassation du 10 février 2015 concernant le droit de l'employeur à consulter les sms des employés sur leurs téléphones pro, les DP de la CFDT demandent quel est le statut des téléphones orange des PNC d'Air France et si la compagnie estime avoir le droit de consulter ces sms reçus et envoyés sur les téléphones des PN.

Réponse :
Cette question ne relève pas de l'instance.

LIGNES ET PRODUIT

QUESTION SNGAF N° 15 03 03 LP

Sur le vol AF 077 du 8 mars 2015 LAX/CDG classe J
Pour la 2ème prestation J les plateaux étaient gréés avec la nouvelle vaisselle J (assiette mélanine rectangulaire sous cassolette)…cependant les cassolettes étaient rondes, ce qui a occasionné le reconditionnement des plateaux.
Les DP SNAGF demandent qu'un rappel soit fait au catering afin de respecter la conformité de la vaisselle.

Réponse :
Un rappel a été fait au traiteur de LAX.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 09 Repos à bord

Les DP UGICT PNC demandent combien de vols et quels vols, ont vu leur service aménagé sur les mois de décembre 2014, janvier et février 2015, afin que les repos minimaux de l'équipage soient respectés.
Les DP UGICT demandent quels aménagements du service ont été faits sur ces vols par les CC/ CCP ?

Réponse :
Il est de la responsabilité du CCP d'optimiser la répartition des tâches de chacun en modifiant le PSV si nécessaire afin de respecter le repos minimum réglementaire de l'équipage.
Aucun RDV ne signale un aménagement de service nécessaire au respect du temps de repos minimal des équipages.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 61 POUBELLES LC REPRISE 15 02 139

Les DP de l'UGICT CGT demandent combien de RDV font état d'absence de poubelle de débarrassage sur les vols LC au mois de janvier et février 2015?
Les DP de l'UGICT CGT demandent que conformément au protocole Transform 2015, le nécessaire soit fait.
Réponse :
Sur le mois de janvier, 25 remarques RDV sur absence partielle ou totale de poubelle en carton.
10 remarques du 01 au 19/02/15 & 7 remarques sur une absence totale, soit 0.3 % de NC.
Une info Brève précisant les emplacements des poubelles pour toute la flotte a été intégrée dans les dossiers de vol LC.

Nous avons demandé que des actions correctives soient engagées au plus vite.
- Actions réalisées par SERVAIR :
Rappel immédiat aux services concernés sur la nécessité impérative du respect du plan d 'armement
Rappel aux superviseurs via une COM et info brève sur la nécessité impérative de contrôler la présence de ces poubelles à bord
Mise en place depuis le 20 février de contrôles ponctuels et aléatoires sur les vols.

Les DP de l'UGICT/CGT demandent combien de RDV font état d'absence de poubelle de débarrassage sur les vols LC au mois du 19 février 2015 au 25 mars ?

Réponse :
6 RDV mentionnent une non conformité poubelle débarrassage. Une absence totale et 5 absences partielles.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 63 L&P LC reprise 15 02 149

Sur le vol AF 382 du 04/02/2015 CDG/PEK , aucun four n'était présent au galley 0 pour faire le service de repas aux PNT;
Ceci a obligé les PNC à chauffer les prestations PNT à l'arrière pour revenir faire le service à l'avant!

Les DP de l'UGICT CGT demandent les raisons de ce dysfonctionnement et que ces anomalies soient réparées.
Réponse :
Il s'agit du FGSPG. Nous avons besoin de connaître les immatriculations pour lancer nos investigations.
Au galley G0 se trouvent 2 fours. Logement 052 et 053.
La maintenance a contrôlé cet avion le 23 février et nous a confirmé que les 2 fours sont bien à leur place.
D'autre part, aucune annotation de ce point sur le vol retour et également dans la base SIGMA, cette absence de fours n'est pas consignée.
La demande n'est pas pertinente.
Suite information apportée en séance concernant le fait que la QDP était erronée et que l'absence concernait les grilles de ce four . Le livret des services spécifie que lors la prise en charge avion le PNC doit s'assurer de la présence des grilles.

Les DP de l'UGICT/CGT demandent à quelle page se trouve cette information dans le livret des services.
Les DP UGICT CGT confirment l'absence des grilles dans les fours sus-cités et demandent la raison de ce dysfonctionnement.

Réponse :
La page du livret des services qui précise cette information est la 04.20.015.
Il s'agit d'une non conformité un rappel sera fait au centre concerné.

Air France
Long courrier
LC.XC.GS

Prise en charge

04.20.015
05 janv. 2015

Fours - *Cf. Livret Fiches Équipements Cabine*

Tous les fours doivent contenir des extracteurs munis de grilles. Avant de mettre le four sous tension, il est impératif de s'assurer de son contenu.
Se référer à la fiche zoom prestations pour les temps et modes de réchauffage préconisés.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 65 L& P LC reprise 15 02 155

Sur le vol AF 129 du 07/02/2015, (PEK CDG), tous les sachets apéritifs étaient périmés!
Les DP de l'UGICT CGT en demandent la raison?
Réponse :
La question a été envoyée à nos interlocuteurs pour demande d'un contrôle des stocks.
Nous les avons également alertés sur cette non-conformité.
Les DP de l'UGICT/CGT demandent les raisons de cette non-conformité.
Les DP de l'UGICT/CGT demandent le résultat du contrôle des stocks.

Réponse :
L'erreur vient de la non-vérification de la date d'expiration des biscuits apéritifs avant le chargement à PEK.
Le stock a été contrôlé et les éventuels lots périmés détruits.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 81 MATERIEL ROULANT

Très impressionnés par la différence de masse gagnée, entre les ancienne et les nouvelles 1/2 voitures VAB, les DP de l'UGICT demandent que l'entreprise procède, le plus rapidement possible, au remplacement de l'ensemble des VRA de la flotte par des versions "ultra light", issues de la même technologie.
Cette idée "bottom up", "gagnant/gagnant, permettra d'alléger la masse de nos avions, et donc la facture pétrolière, ainsi que la fatigue des équipages.

Réponse :
Le parc des VRA/VBA a déjà été renouvelé avec une diminution similaire du poids .

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 101 Nouveau service LC/ Kérosène

Les DP UGICT CGT demandent quel est surcoût de kérosène dû au changement de service LC?

Réponse :
Cette question n'est pas du périmètre de l'instance.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 103 Nouveau service LC

Les DP UGICT CGT demandent à connaitre le poids des nouveaux plateaux passager business 1er et deuxième service sans les aliments.

Réponse :
Le plateau de mise de table du MH211 pèse 1329 grammes, celui de la prestation secondaire, type MH260 , pèse 1575 grammes.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 105 Nouveau service LC

Les DP UGICT CGT demandent à connaitre le poids des nouveaux plateaux passager business 1er et deuxième service avec les aliments.

Réponse :
Le plateau de mise de table du MH211 pèse 1489 grammes avec les aliments, celui de la prestation secondaire, type MH260 , pèse 1990 grammes.

QUESTION UNAC N° 15 03 04 RIDEAU ET ENTRETIEN

Les délégués du personnel UNAC demandent à l'entreprise les raisons du non respect du cahier des charges et de la représentativité de l'image de marque AF par ses prestataires sur l'AF3832 - 19/02/2015 - CDG/LOS : rideau inter cloison sale déjà dans l'historique de l'ACL et ce au départ de CDG

Réponse :
Les travaux ont bien été pris en compte, une rupture de stock chez le prestataire nettoyage a retardé la remise en conformité de cet élément.

QUESTION UNAC N° 15 03 10 POIDS PLATEAU J MH260/ SH 265 CHAUDS

Les délégués du personnel UNAC demandent le poids du plateau J gréé pour la prestation secondaire en prenant aussi en compte le grammage des éléments comestibles.

Réponse :
Le plateau de la prestation secondaire, type MH260 , pèse 1990 grammes en prenant en compte les aliments comestibles.

QUESTION UNAC N° 15 03 16 RELATION PN /PS

En fin d'embarquement sur l'AF 3832 CDG/LOS du 21/02/15, il sera apporté à la coupée une poussette, tellement 'hors normes' qu'elle ne passait pas le scanning bagage, pour que le PNC l'accepte en cabine. Aucun logement sur l'A332 ne permettant d'embarquer une poussette type 4/4, il sera demandé au RZA de la descendre en soute (son tag le permettant). Celui-ci refusera et il faudra l'intervention du CDB pour que cela soit fait. Les délégués du personnel UNAC demandent que tous les intervenants fassent respecter les règles d'emport bagages. Les délégués du personnel UNAC demandent si la mise en soute de bagages non acceptés en cabine fait partie de la fiche de poste du RZA.

Réponse :
La procédure d'enregistrement de la poussette a été respectée puisque taggée.
Un rappel a été fait à ce sujet aux équipes du hub.
La mise en soute de bagages non acceptés en cabine à la coupée de l'avion ne fait pas partie des attributions du RZA.
Une procédure spécifique existe sur ce point : des équipes piste dédiées sont sollicitées sur demande du personnel sol en charge du vol si nécessaire.

QUESTION UNAC N° 15 03 17 ROCKWELL 332

Sur le vol AF 3832 CDG/LOS du 21/02/15 sur le 332 immatriculé F-GZCN, le PNC a été confronté à un disfonctionnement inhabituel. Lorsque le client sélectionnait un film, le son demeurait sur le canal musical . Etaient concernés les sièges 25 A/B 31 A/B 32 A/F/G et 30B. Egalement signalé sur ACL de l'AF 508/503 du 23 et 24 février même immatriculation. Les délégués du personnel UNAC demandent si la panne a été identifiée et résolue. Les délégués du personnel UNAC demandent que ces NC soient résolues dans les plus brefs délais afin de ne pas alourdir la charge de travail des PNC et impacter la QDS.

Réponse :
Sur le F-GZCN un problème de câblage dans la zone 32FG à 35FG et 30AB à 33AB a été identifié.

Une fois le câblage remis en conformité, les tests Audio/Video/Pax call et reading light réalisés se sont révélés satisfaisant dans l'ensemble de la zone.

QUESTION UNAC N° 15 03 18 M ou W

La fiche récapitulative 143 IRGAV figurant au dossier de vol de l'AF 166 CDG/BKK du 04/02/15 précise que sur cette version c'est une prestation M qui est proposée aux clients voyageant dans la cabine équipée W. La Fiche office mentionne en prestation MH330 Y5 précédé d'un apéritif . En chargement, l'équipage trouvera effectivement une prestation W et pour le superviseur cela correspondrait à la demande d'AF. Il faudra l'intervention du CDB auprès du CCO pour que la prestation M soit chargée en remplacement. Les délégués du personnel UNAC demandent quel PSV s'applique sur cette version à 11 PNC du 773 42J/C-24W*-315 M.

Réponse :
Ce problème est identifié et en cours de traitement.
Une sensibilisation du centre Servair sur la particularité du service de prestations M en W pour certains type avion en cas d'irgav a été faite.

QUESTION UNAC N° 15 03 52 TABLE DE SERVICE /JOURNAUX

AF 953 DLA/CDG du 15/03/15
Les délégués du personnel UNAC demandent à l'entreprise pour quelle raison l'escale de DLA utilise la table de service pour s'en servir comme présentoir à journaux surtout lorsque celle ci est positionnée en haut de l'escabeau en 2G (avion au large) faisant directement obstacle à une évacuation éventuelle au sol ?

Réponse :
Nous avons fait un rappel ferme à l'escale de Douala sur l'interdiction de cette pratique.

QUESTION UNAC N° 15 03 53 PONCTUALITE

AF 953 DLA/CDG du 15/03/15
Les délégués du personnel UNAC demandent à l'entreprise pour quelles raisons, posés à 22h15 (à l'heure) à DLA, l'avitaillement n'a commencé qu'à 22h45 et le catering à 23h00, retardant de fait l'embarquement et le départ.
L'escale a sollicité l'équipage pour effectuer de front l'embarquement et le catering. L'équipage a accepté partiellement pour ne pas impacter la sécurité et la ponctualité sans imaginer que les intervenants totalement perdus sur 77W (ils ont demandé l'assistance du PNC pour l'armement) auraient impacté au final, non seulement l'image de marque mais surtout la sécurité.
Les délégués du personnel UNAC demandent à l'entreprise de prendre ses responsabilité en matière logistique à cette escale et de faire un rappel ferme afin que de telles situations ne se reproduisent pas.
Les délégués du personnel UNAC demandent à l'entreprise si les injonctions de ponctualité ne valent que pour certaines catégories de personnel et pour quelles catégories ?

Réponse :
- Depuis Juin 2012, l'avitaillement des avions à l'escale de DLA se fait avec des camions citernes .
Actuellement, 3 camions citernes sur l'escale mais avec un seul camion avitailleur .
Quand ce camion avitailleur, qui sert à transférer le fuel du camion citerne à l'avion, est déjà engagé sur une autre compagnie devant faire du fuel nous sommes contraints d'attendre la disponibilité de ce camion avitailleur pour enfin assurer notre avitaillement.

- Au niveau du Catering, nous déplorons le manque de préparation du traiteur de l'escale confronté à l'armement du B777-300 iso B777-200 habituellement et ceci
malgré le fait que cette société ait été prévenue 72 Heures avant. D'où le code retard 17 qui leur a été imputé. Un rappel ferme a été fait en ce sens.

QUESTION UNAC N° 15 03 61 REPRISE Galley BEST

Les délégués du personnel UNAC demandent si la DLPV a étudié la faisabilité et surtout compris l'importance d'avoir du matériel dans ce galley 0 pour le service prestation des PNT sur 777 BEST
QUESTION UNAC N° 15 02 18 GALLEY AVANT SUR 772 BEST
Au galley avant des 772 nouvelle cabine Best 40 J, on trouve les prestations PNT. En revanche il n'y a plus une assiette, une nappe ou un set de couverts. Les délégués du personnel UNAC demandent qu'un tiroir matériel de service fasse partie de l'armement du galley 0 pour le 772 BEST. Cf : AF 009 JFK/CDG du 09/02/15.
Réponse :
Nous avons demandé à la DLPV d'étudier la faisabilité de mettre à disposition l'armement demandé.

Réponse :
Une armoire de matériel a été rajoutée dans l'armement des avions Best depuis le 3 mars.

QUESTION UNAC N° 15 03 62 REPRISE FOURNISSEUR GLACES

Les délégués du personnel UNAC demandent la réponse de DLPV sur le fournisseur de glaces.
QUESTION UNAC N° 15 02 19 GLACES HAGAEN-DAZS
Au départ de l'AF 226 CDG/DEL le 28/01/2015, il n'y avait pas de glace pour le SL295 V2. Le superviseur Servair a expliqué au CCP qu'aucun fournisseur remplaçant n'avait été sélectionné par AF depuis la fin du contrat avec Hägaen-Dazs. Les délégués du personnel UNAC demandent si cette allégation est vraie.
Réponse :
Nous sommes en attente de la réponse de notre interlocuteur de la DLPV.

Réponse :
Cette allégation est fausse, il y a bien toujours un contrat avec Häagen-Dazs.

QUESTION UNAC N° 15 03 72 REPRISE REV GEN 4 DU 8/01/15

Suite à la réponse à la question UNAC 15 02 64, les délégués du personnel UNAC demandent à l'entreprise les résultats de cette étude.
QUESTION UNAC N° 15 02 64 REV GEN4 DU 08/01/15

Plombage boite clé TMU dans cockpit.
Les délégués du personnel UNAC demandent à l'entreprise des boites de clé TMU adaptées aux plombs plastiques oranges numérotés. Ces boites étant prévues pour les anciens plombs métalliques, les plombs oranges plastiques ne rentrent pas dans l'orifice prévu à cet effet.

Réponse :
Cette demande a été transmise à la maintenance pour étude de modification.

Réponse :
Le replombage des boîtes de clé des TMU au cockpit doit être demandé à l'ACL pour remise en conformité à l'arrivée.

QUESTION UNAC N° 15 03 74 REPRISE PSV ATL

Les délégués du personnel UNAC ont bien noté qu'une réflexion était menée sur les PSV dans leur globalité. En attendant, les délégués du personnel UNAC demandent que les règles en vigueur concernant les buffets avec ou sans glaces soient respectées. Par conséquent les délégués du personnel UNAC demandent que les vols retour Atlanta qui sont tous en 773 soient sans buffet et que les mêmes règles s'appliquent pour les retours DEL et LBV.
QUESTION UNAC N° 15 02 37 ATL PSV
Les délégués du personnel UNAC demandent pour quelles raisons il y a une offre de glaces sur le vol retour ATL avec un TV de 7h55(cf rdv AF 681du 03/02/15) . De plus en classe Y il y a un MH et un BH en plus des glaces...sachant que le temps de vol retour peut être de 6h40, les délégués du personnel demandent un PSV en adéquation avec le temps de vol et les méthodes de services préconisées par l'entreprise (livret des services offre de glaces.).

Réponse :
Nous n'avons pas trouvé de RDV sur le vol cité.
Une réflexion sur les PSV est en cours et à ce titre le livret des Services évolue (cf.page 09.10.010). Plusieurs paramètres seront désormais pris en compte pour la prescription tels que temps de vol programmé, concurrence, heure de départ du pays, vol de jour/vol de nuit, besoins physiologiques des clients, principe de réciprocité entre l'aller et le retour, retours RDV, type avion exploité. Ex. : vol ATL/CDG est programmé à 7h55 lorsqu'il est effectué en 773 et à 8h25 lorsque effectué en 744

Réponse :
Les paramètres pour établir le PSV du retour ATL sont : le temps de vol programmé, le principe de réciprocité entre l'aller et le retour, les besoins physiologiques des clients, l'heure de départ du pays. De plus, sur le retour d'ATL, l'apéritif est regroupé, malgré le départ en début de soirée. Le buffet est par conséquent pertinent sur ce tronçon et en adéquation avec le Livret des Services. Enfin, la réflexion sur les PSV prévoit avant tout une analyse de la consommation des buffets, ATL est une des escales concernées.

QUESTION UNAC N° 15 03 75 REPRISE GRAMMAGE

Les délégués du personnel UNAC demandent la réponse apportée par l'interlocuteur au sujet du grammage des prestations chaudes du MH 211.
QUESTION UNAC N° 15 02 13 PRESTATIONS J
Les délégués du personnel UNAC demandent le grammage des différents choix de plat chaud sur le MH 211 nouvelle vaisselle.
Réponse :
En attente de réponse de notre interlocuteur.

Réponse :
Il n'y a pas eu de changement de grammage en passant à la nouvelle cassolette, les poids sont toujours entre 220 et 250g environ.

QUESTION UNSA N° 15 03 13 Ventes à bord

Reprise QUESTION UNSA N° 15 01 118 Ventes à bord
Les DP UNSA demandent pour quelles raisons l'intéressement sur les ventes à bord est nul pour l'équipage du vol AF0382 du 31 octobre 2014, reporté au lendemain suite problème technique AF0382A du 01 novembre.
Les DP UNSA font remarquer qu'en classe W et Y, les PNC ont passé plusieurs heures à satisfaire les nombreuses demandes d'achat des clients sur ce vol et le chiffre d'affaires a avoisiné les 2500 euros.
Les DP UNSA font remarquer qu'il parait très surprenant de voir un intéressement nul sur ce vol et demandent au service en charge de calculer l'intéressement, de reprendre les données de ce vol et d'attribuer à tout l'équipage la prime due
Réponse :
Les ventes et le CA de ce vol ont bien été enregistrés par DutyFly.
Le vol a été recalé au 01/11/14 et sera pris en compte comme un vol de novembre.
Les données d'intéressement sont habituellement mises en ligne sous Crew à M+2 = l'activité de novembre sera connue début février.

Contrairement à ce qui a été dit, l'activité n'était toujours pas inscrite début février.
Les DP UNSA demandent que cela soit corrigé dans les plus brefs délais d'autant qu'un des membres d'équipage a envoyé un message à mail.pivab@airfrance.fr et qu'il n'a obtenu aucune réponse.

Réponse :
Le fichier de relevé détaillé des ventes transmis par DFS indique bien que les ventes ont été enregistrées.
Pour info, l'outil pivab a bien une ligne avec le vol, avec l'info qu'il a été recalé ; il est en statut 2 avec CA = 0
Celà nécessite une régularisation manuelle qui sera traitée avec confirmation via: mail.pivab.

QUESTION UNSA N° 15 03 18 Vaisselle J

REPRISE QUESTION UNSA N° 15 02 62 Vaisselle J
Les DP UNSA demandent
1/ combien RDV font état d'une vaisselle trop lourde depuis le lancement des nouveaux « Arts de la table » en J.
2/ ce que compte mettre en place l'entreprise afin de corriger ce problème déjà identifié lors des vols test.
Réponse :
Dans le cadre des réflexions menées sur la montée en gamme, la volonté de l'entreprise s'est orientée vers le choix d'une vaisselle de qualité supérieure composée de matériaux nobles comme la porcelaine.

Les DP UNSA sont ravis que l'entreprise ait fait le choix d'une vaisselle de qualité supérieure composée de matériaux nobles comme la porcelaine mais seraient surtout ravis qu'on réponde à leurs questions.
Les DP UNSA demandent pour quelle raison aucune réponse n'a été apportée aux questions posées, à savoir :

1/ combien de RDV font état d'une vaisselle trop lourde depuis le lancement des nouveaux « Arts de la table » en J.
2/ ce que compte mettre en place l'entreprise afin de corriger ce problème déjà identifié lors des vols test.

Réponse :

1/ 689 RDV font état d'une vaisselle lourde en cabine J sur 49 748 remarques RDV au global sur la période du 01/02/2015 au 13/03/2015. (Soit 1.39% des remarques)
2/ Un travail en coopération avec la SST est réalisé afin de proposer des postures adaptées à cette évolution.

QUESTION UNSA N° 15 03 19 Buffet

QUESTION UNSA N° 15 02 111 Buffet
Sur le vol AF226 CDG/DEL du 31/01/2015, le PSV indique qu'un buffet libre service doit-être mis en place ainsi qu'un service fraîcheur (SL396V2-SW386V7).
Les DP UNSA demandent pourquoi ces offres sont prévues sur un vol programmé à 8h10 alors qu'elles ne doivent avoir lieu que sur des vols supérieurs à 08H30

Les DP UNSA demandent que les informations qui sont inscrites dans le service news long courrier soient intégrées au Livret des services. Il sera également spécifié à partir de quel temps de vol l'offre des glaces est prévue.
Réponse :
Une réflexion sur les PSV est en cours et à ce titre le livret des Services évolue (cf. page 09.10.010). Plusieurs paramètres seront désormais pris en compte pour la prescription tels que temps de vol programmé, concurrence, heure de départ du pays, vol de jour/vol de nuit, besoins physiologiques des clients, principe de réciprocité entre l'aller et le retour, retours RDV, type avion exploité. Ex. : vol ATL/CDG est programmé à 7h55 lorsqu'il est effectué en 773 et à 8h25 lorsque effectué en 74

Les DP UNSA ont noté qu'une réflexion sur les PSV est en cours et demandent dans quel délai celle-ci doit aboutir ?

Réponse :
Les décisions seront prises selon les critères précédemment cités avant la fin de l'année.

QUESTION UNSA N° 15 03 35 Contact PCC

Reprise QUESTION UNSA N° 15 02 78 Contact PCC
Sur le vol AF 940, CDG/HAV du 24 janvier 2015, le système vidéo était HS. La CCP a fait plusieurs tentatives de relance avant d'appeler le service concerné au 8-63-75-86 et a été très mal reçue par l'opératrice qui lui a rétorqué :" c'est à cette heure la que vous m'appelez, vous auriez pu faire une relance et vous devriez déjà être parti".

Les DP UNSA demandent :
- dans quelles mesures l'opérateur se permet de porter un jugement de valeur,
- combien d'interventions pannes Vidéo ont été enregistrées sur la flotte 747 en décembre et en janvier dernier.

Un RDV a été rédigé par la CCP.
Réponse :
Nous avons fait suivre ce RDV au service concerné pour qu'un rappel soit fait.
Concernant le nombre de pannes vidéo 747 décembre 2014 et janvier 2015, nous attendons la réponse de nos interlocuteurs.

Les DP UNSA demandent la réponse du service concerné.

Réponse :
Sur toute la flotte Air France Long courrier équipée Rockwell:
Pour décembre 14: 8 modes dégradés, 4 resets multiples, 3 Dark Flight
Pour Janvier 15: 14 modes dégradés, 11 resets multiples, 15 Dark Flight
Sur toute la flotte Air France Long courrier équipée Panasonic: aucun incident sur les deux mois.
La flotte 747 est équipée Rockwell et Panasonic.

QUESTION UNSA N° 15 03 36 Escale HAV

Reprise QUESTION UNSA N° 15 02 79 ESCALE HAV

VOL AF 941, HAV/CDG du 27 janvier 2015

Les journaux à l'escale de HAV sont disposés dans la cabine sur les présentoirs à magazines dans la cabine Y et W. Visiblement cette escale ne disposent pas d'armoires à journaux. Les DP UNSA demandent à ce que celle-ci en soit pourvue.
A bord, un passager ayant commandé un SPLM KSML ne l'avait pas à bord. L'escale nous répond qu'ils ne sont pas en mesure de fournir des repas kasher depuis l'escale et que celui-ci sera remplacé par un repas végétarien (refusé par le passager).

Les DP UNSA demandent comment résoudre ces deux points commerciaux non conformes à la QDS.
Réponse :
Pour information, les autorités locales n'autorisent pas le positionnement de presse occidentale dans les passerelles. C'est la raison pour laquelle, la presse est positionnée en cabine.
L'escale de HAV a été en rupture de stock de KSML pendant plusieurs jours, la consigne fût de le remplacer par un VGML.

Les DP UNSA demandent si l'escale de HAV dispose de repas KSML.
Les DP UNSA demandent depuis combien de temps le problème de rupture de stock est connu.
Les DP UNSA demandent "en cas de rupture de stock" de SPML que les PAX soient informés et que ces informations soient portées dans le dossier de vol.

Réponse :
L'escale de HAV a été en rupture de stock de KSML de façon ponctuelle.
Pour information, ces repas KSML sont livrés congelés à la HAV par fret aérien et une commande est réalisée de façon hebdomadaire.
Un rappel a été fait à l'escale de la HAV pour qu'une information effective soit délivrée aux clients en cas de dysfonctionnement.

QUESTION UNSA N° 15 03 64 POUBELLE

Les DP UNSA demandent quand et comment sera diffusée l'information qui précise aux PNC qu'un tableau récapitulant l'emplacement des poubelles est disponible dans les K-LIN.
Les DP UNSA demandent si cette information pourra être disponible dans l'IPAD également.

Réponse :
L'info brève a bien été insérée dans les dossiers de vol le jour même, l'information est dans les dossiers commissariat depuis le 20 Mars.
Ce document est disponible au format PDF pour téléchargement par les PNC sous: IPN/Produit en vol/Documentation LC à compter du 31 Mars 2015.

QUESTION UNSA N° 15 03 80 MENU SUR ECRAN

Les DP UNSA demandent si la Direction envisage à court, moyen ou long terme de faire apparaitre les menus sur les écrans des PAX.

Réponse :
Cette option est envisagée, il n'y a aucun calendrier à ce jour. En fonction des modèles d'IFE cette modification va de simple (Panasonic) à très difficile (Rockwell).

QUESTION UNSA N° 15 03 91 PSV ATL

Le mois dernier une question a été posé par nos collègues (UNAC N°15 02 37 ATL PSV) concernant une offre de glace sur un ATL/CDG et du chargement d'un MH et BH36614 en Y alors qu'en J était chargé un BF en 2eme prestation. Le RDV n'a pas été trouvé. Il s'agissait d'un vol test hébergement ou 2 délégués étaient présent.

Le cas s'est à nouveau présenté sur le vol AF689 ATL/CDG du 03/03. En effet sur ce vol de 7h30 programmé, des glaces étaient présentes à bord et un BH au lieu d'un BF a été chargé en Y, alors qu'un BF était chargé en J.

Il semble que ce soit le PVS normal puisque depuis la question posée au mois de Février tous les vols retour ont eu ce PSV.

Pour rappel sur le livret des service p.09.10.010 du 5 janvier 2015 il est écrit : " Une offre de glaces est prévue à partir de 8h30 de temps de vol. Cette offre est réalisée pendant le 1er tour de garde".

1) Les DP UNSA demandent à nouveau les raisons de ces non conformités.
2) Les DP UNSA demandent les résultats de la réflexion sur les PSV, et font remarquer que le PSV du vol AF689 ATL/CDG du 11/03 comporte les mêmes informations.
3) Les DP UNSA demandent depuis quand les PSV du vol ATL/CDG propose une offre de glace et une deuxième prestation chaude en Y.
4) Les DP UNSA demandent les résultats de la réflexion menée sur les PSV.

Réponse :
Le Livret des Services est actualisé depuis le 27/03/2015 suite au constat d'un dysfonctionnement en séance. Lorsqu'une offre de glaces est prévue au PSV, elle doit être réalisée pendant le 1er tour de garde.
1- Il n'y a pas de non conformité
2- La réflexion sur les PSV est bien prévue, après analyse de ces derniers, en se basant sur les RDV, retours clients, retours caterers sur la non consommation des buffets engendrant du gâchis.
3- Les PSV ont été modifiés en 2013 lors du nouveau service W/Y.
4- Les résultats de la réflexion sur les PSV sera donnée comme prévue, pour le moment nous en sommes encore au stade de l'analyse de l'intégralité des PSV.

QUESTION UNSA N° 15 03 93 SECURITE GANTS ANTI FEU B 777-300

Les DP UNSA signalent une fois encore que les gants anti-feu qui se trouvent dans l'office G6-G7 ne tiennent pas dans la bride supposée les maintenir en place. Suite à de nombreux rappels, le logement où sont stockés les gants est plein d'éléments divers comme poubelles, ouatoses, sacs plastiques.

Les DP UNSA demandent qu'un autre emplacement soit trouvé (par exemple avec le BCF situé sous le siège PNC en 5G), afin de pouvoir prendre et utiliser les gants rapidement.

Réponse :
Un projet de modification de l'emplacement des gants anti-feu n'est pas envisagé : au delà de l'aspect financier, il s'agit de moyens humains à mettre en oeuvre pour ce type de modification (action DGI / modification des fiches Sécurité / modification du MSS / intégration de ces modifications dans la prochaine saison d'instruction) qui ne nous le permet pas .
Un rappel sera fait auprès des prestataires pour faire respecter le cahier des charges et un plan d'action sera mis en place pour assurer un suivi régulier de cet item.

QUESTION UNSA N° 15 03 110 L&P SUGGESTION CONTROLEURS

Faisant suite aux nombreux débats avec nos interlocuteurs de Lignes et Produits, tant LC que MC, force est de constater que le seul outil disponible à leur main afin de contrer les non-conformités est le « rappel ». Or nous observons qu'en dépit des milliers de rappels fait ces dernières années, rien ne bouge et les innombrables non-conformités perdurent.

Les DP UNSA réclament à la direction l'étude de la suggestion suivante : la mise en place de contrôleurs Lignes et Produits Air France (qui pourraient être des PNC ayant perdu leurs licences), qui contrôleraient des vols donnés tant au niveau du catering que nettoyage cabine, et qui iraient à la fin de la période de contrôle régler les non-conformités constatées directement avec le bon interlocuteur chez Servair, et ce, jour par jour.

Réponse :
Cette proposition ne peut être retenue pour des raisons budgétaires.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 07 PSV BRETELLE SIN/CGK

Les DP SNPNC/FO souhaitent connaître le nombre de RDV concernant les problèmes rencontrés pendant le service en J sur les tronçons SIN/CGK/SIN sur le mois précédent.

Réponse :
1 RDV mentionne cette thématique.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 08 RDV BUSINESS CLASS

Les DP SNPNC/FO demandent le nombre de RDV faisant état d'un temps de service trop long en classe affaires pour le mois précédent.

Réponse :
143 remarques RDV.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 09 REPAS À LA CARTE

Les DP SNPNC/FO demandent le nombre de repas à la carte commandée en Business Class pour le mois précédent et ce vol par vol.

Réponse :
Depuis le 03 Mars l'offre des repas à la carte est disponible sur l'ensemble du réseau LC au départ de Paris.
Le nombre de repas à la carte commandés en Cabine Business est de 86.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 10 POUBELLES CLASSE ÉCO

Les DP SNPNC/FO demandent le nombre de RDV mentionnant une non-conformité de poubelle débarrassage en classe économique pour le mois précédent.

Réponse :
6 RDV mentionnent une non conformité poubelle débarassage : 5 absences partielles et 1 absence totale.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 20 CARTONS TRASH + 31 MOIS DE RAPPEL

Éternelle reprise..... AF 006 du 04/02, AF 338 du 05/02, 990 du 03/02..... 2 ans rappel et les différents caterers ne remplissent toujours pas leur cahier des charges, pire, certains superviseurs refusent obstinément de respecter cette consigne et encore des vols avec des cartons trash balancés par terre ou sur les plonges... Les cartons trash ne sont toujours pas installés par le catering alors qu'il est clairement indiqué dans les procédures que « la mise en place des poubelles vides en carton est effectuée par le commissariat». Que cela soit effectué par les « chauffeurs » ou les « superviseurs » importe peu, le cahier des charges doit être respecté et ce n'est pas aux PNC de réaliser le travail du Catering. Les DP SNPNC/FO exigent le respect strict des procédures inclues au contrat et regrettent qu'il faille autant de temps et d'énergie pour corriger cette simple demande.
Réponse : Un rappel a de nouveau été fait auprès de Servair afin que le cahier des charges soit respecté
Les DP SNPNC/FO exigent des réponses dans les avions et non dans les paroles, il est inadmissible d'attendre autant de temps, Air France est cliente de SERVAIR et non l'inverse.

Les DP SNPNC/FO demandent le nombre de RDV mentionnant cet item le mois precedent.
Les DP SNPNC/FO demandent comment sont informés les CCP/HST du vol qu'ils doivent vérifier cette mise en place.

Réponse :
FEB15 : 8 RDV avec le critère carton trash.

Bien que déjà précisé dans le Livret des Services, page 04.20.014, une clarification sera apportée afin d'éviter toute ambiguïté pour la compréhension de cette procédure.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 25 NETTOYAGE POSTE REPOS 1

Les DP SNPNC/FO demandent comment les postes repos équipage sont nettoyés à CDG/ORY lors d'une escale

Réponse :
les PRE CDG et ORY sur LC sont traités sur les items suivants : sols/moquettes/tablettes sur transits quotidiens. Les moquettes sont aspirées tous les jours.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 26 NETTOYAGE POSTE REPOS 2

Les DP SNPNC/FO demandent comment et à quelle fréquence est nettoyée la moquette des postes repos équipage?

Réponse :
Les moquettes sont aspirées tous les jours, pour des tâches plus résistantes des produits adaptés sont utilisés.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 27 NETTOYAGE POSTE REPOS 3

Les DP SNPNC/FO demandent comment et à quelle fréquence sont nettoyés les matelas des postes repos équipage?

Réponse :
Les matelas sont aspirés lors des Nettoyages Transit Intermédiaires (21jours) dessus et dessous.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 28 NETTOYAGE POSTE REPOS 4

Les DP SNPNC/FO demandent comment et à quelle fréquence est nettoyé l'emplacement des matelas des postes repos équipage?

Réponse :
Aspiration lors des nettoyages transit intérmédiaires (21 jours).

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 29 NETTOYAGE POSTE REPOS 5

Les DP SNPNC/FO demandent comment et à quelle fréquence sont nettoyés les rideaux des postes repos équipage?

Réponse :
Les rideaux sont changés si sales ou détection de défaut par ACNA ou par d'autres moyens tel que l'ACL et seulement au départ de CDG.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 30 NETTOYAGE POSTE REPOS 6

Les DP SNPNC/FO demandent comment et à quelle fréquence les postes repos équipage sont-ils totalement désinsectisés?

Réponse :
Tous les 45 jours, lors de la désinsectisation rémanente et chaque fois que demandé sur l'ACL si nécessaire.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 31 NETTOYAGE POSTE REPOS 7

Les DP SNPNC/FO demandent comment les agents ACNA peuvent-ils passer l'aspirateur dans le poste repos PNC du 777/200 ainsi que dans les 330/340?

Réponse :
Les agents ACNA sont dotés d'aspirateurs spéciaux et bien que les accès ne soient pas évidents, l'ensemble de la moquette des PRE est aspirée quotidiennement.
Ce nettoyage est également fait lors des NTI et lors des passages au hangar avec le matériel nécessaire.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 46 ALLO LE 55

Les DP SNPNC/FO souhaitent savoir si la direction a fait le nécessaire auprès des services de maintenance pour vérifier que l'appel 55 passait bien dans les PRE du 773 et 772 ?

Réponse :
Nous vous confirmons que des essais ont bien été menés sur la flotte 77 et que le 55 passe dans les PRE.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 55 NC Clarins AF 681 du 04/03

Sur le retour l'AF 681 du 04/03 seulement une seule crème Clarins ISO 3.

Réponse :
Au-delà d'une éventuelle non conformité au départ de Paris, nous constatons une spoliation importante de ce produit. De ce fait d'autres solutions sont envisagées.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 56 PMR TROP Chargé

Les DP SNPNC/FO se demandent comment des Clients PMR peuvent se retrouver avec pour certains de gros bagages cabines. Ce qui pose de plus en plus de problèmes vis-à-vis des agents assistant PMR qui refusent parfois de porter leurs bagages.

Réponse :
La politique bagage cabine des Clients PMR est identique à celle des autres Clients.
Toute différenciation pourrait être assimilée à une discrimination.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 58 AF 226 CDG/DEL

Les PNC constatent que la clientèle indienne apprécie particulièrement les salades de fruits frais. Les DP SNPNC FO suggèrent donc que quelques coupelles supplémentaires soient positionnées sur les vols Inde.

Réponse :
Cette proposition ne peut être retenue pour des raisons de contrainte budgétaire.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 61 NC CHML FDF

Absence de CHML à FDF voir RDV du vol AF 841 du 03/03.
En effet Mme X avait commandé 2 CHML pour ses enfants et confirmé à l'aéroport .Absence de repas enfant à bord y compris sur la PIL.
Mr Y a commandé 3 CHML et en a obtenu 1 seul.

Les DP SNPNC/FO demandent les raisons de ce dysfonctionnement qui use les PNC, les obligeant à se justifier pour une chose qui n'est aucunement de leur ressort et donne une image de la compagnie des plus amateurs.

Réponse :
Il n'est pas possible sans le nom de ces clients, d'accéder à leur dossier de réservation et donc de trouver une explication à cette non conformité.
La procédure de réservation des SPML, type CHML, étant la même dans toutes les escales, et le délai minimum de 48H.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 62 SQX LA CATA

Les DP SNPNC/FO demandent si les nombreux dysfonctionnements de l'IFE sur ce 773 COI sont connus de notre maintenance et de la direction en vol .
Les DP SNPNC/FO demandent que cessent au plus vite ces problèmes de vidéo qui donnent vraiment une mauvaise image de notre compagnie .
Pour info, sur le vol AF 842 du 02/03 sur 773 SQX , plus de 50 resets et 20 écrans INOP!!

Réponse :
Cette question concerne les 9 avions B773 version 14J, équipés de l'IFE Rockwell qui rencontrent des dysfonctionnements.
Un plan d'action visant à traiter ces problématiques IFE démarre sur ces 9 immatriculations. Elles seront toutes traitées au fur et à mesure de leur visite de contrôle programmée. Le calendrier prévisionnel n'est pas encore défini, les travaux consisteront à installer un quatrième serveur vidéo ce qui facilitera l'accès à l'ensemble du programme vidéo pour les Clients.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 63 Salon P SIN

Les DP SNPNC/FO demandent les raisons pour lesquelles les passagers HC à l'escale de SIN rapportent des propos négatifs sur le salon P Air France, mot pour mot: Catastrophique!
Ex de RDV rédigé: AF 259 du 26/02

Réponse :
A Singapour, Air France utilise le salon Jetquay dédié aux Clients P de plusieurs compagnies aériennes.
A ce jour cet aéroport ne nous permet pas d'offrir à nos Clients La Première une autre solution.
La qualité de l'offre de restauration et l'éloignement du salon sont deux points sur lesquels nous travaillons afin d'être au niveau des attentes de nos Clients.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 71 C ou J

Les DP SNPNC/FO réclament les différences de service seconde prestation entre les cabines C et J sur les vols entre 7h et 11h qui justifient des compopeq C et non J.

Réponse :
Il n'existe pas de différence entre les prestations secondaires servies en cabines C et J pour les vols compris entre 7 et 11h.
Concernant les vols cités en séance, SXM est vendu à 9h de temps de vol, et JFK en A330 est vendu à 8h05, ce qui explique la différence de PSV.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 82 PSV

Les DP SNPNC/FO réclament l'ensemble des PSV LC sur la saison été 2015.

Réponse :
L'ensemble des PSV est disponible sous IPN onglet Produit et Service en vol.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 83 BEST OU PAS

Les DP SNPNC/FO réclament la liste des numéros de vols qui vont avoir un panachage de versions avec et sans cabine P sur la saison été 2015.

Réponse :
JFK SFO LAX IAD GRU PEK PVG ICN HND BEY DXB DLA/SSG NSI

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 100 Outils O2 380

Les DP SNPNC/FO réclament le retrait des pochettes outils 02 vides sur les 380.

Réponse :
Cette demande a été faite et a reçu un avis positif, mais l'ensemble du processus de validation n'est pas terminé.
Aucune date de finalisation ne nous a été communiquée.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 101 FRV 380 trop encombrantes

Les DP SNPNC/FO réclament la fusion des feuilles récapitulatives 380 comme au début de l'exploitation de l'avion.

Réponse :
Nous maintenons la réponse du mois dernier : depuis le lancement de l'A380 , il y a toujours eu 2 FRV : MD & UD.
Il n'est techniquement pas possible de fusionner les deux feuilles récapitulatives de vol de l'A380 car la présentation sur une seule fiche nécessiterait une police inaccessible visuellement.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 102 Délocalisation matériel sécurité 773 Best

Les DP SNPNC/FO réclament la relocalisation du matériel de sécurité gilet et rallonge ceinture situés dans le meuble classe J avant. Le PNC en charge de cette vérification en plus des vérifications de sûreté est absolument débordé et ne peut réaliser cette tâche dans le temps imparti.

Réponse :
Le choix d'installer le matériel de Sécurité à cet emplacement a été fait en fonction des critères suivants :

1 - L'obligation d'utiliser le désactivateur de sièges Cirrus uniquement avec les ceintures bébés en cabine J : il a donc été décidé de placer et de regrouper ces équipements proche de leur lieu d'utilisation.

2 - Suite à l'intégration des retours d'expérience précédents pour une meilleure répartition en cabine des rallonges ceintures.
En effet, le seul point de stockage de ces équipements étant en porte 4, la demande de rapatrier ce matériel vers l'avant de la cabine était vécue comme une contrainte.

3 - La suppression des problématiques récurrentes liées au stockage de l'ensemble de ces équipements dans les Dog House situés plus en arrière de la cabine.

Pour rappel, Le PNC 3 en charge de la prévol des équipements mobiles de sécurité de la zone des portes 1, peut déléguer à PNC 10 et à PNC 13 ces vérifications s'ils sont compétents sur Boeing 777.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 103 PSV C COI

Les DP SNPNC/FO réclament l'allégement des PSV en cabine C seconde prestation. En effet une seconde prestation chaude en C sur moins de 10h de vol est trois lourde pour une telle compopeq en C.

Réponse :
Aucun RDV depuis le 1er février ne mentionne une problématique de PSV sur les vols vendus en C. Cependant, une étude sera initiée à ce sujet suite aux échanges en séance. Les conclusions de cette étude ne pouvant être apportées en cours de saison.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 104 PSV CKG

Les DP SNPNC/FO réclament l'allègement du PSV sur la bretelle CKG, le service chaud à 5 PNC sur cabine Best pleine en plus des stores list pour 1h de vol est irréalisable.

Réponse :
Une info brève sera insérée dans les dossiers de vol concernés afin de préciser l'évolution des offres en J.
Les offres de journaux et des trousses confort sont supprimés.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 105 SERVICE DANS LE NOIR

Les DP SNPNC/FO réclament l'arrêt des offres dans le noir sans lampe PNC pendant les gardes.

Réponse :
Il n'est pas prévu de modifier les offres pendant les veilles actives.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 106 SERVICE AVEC LES MAÎTRISES

Les DP SNPNC/FO réclament l'intégration de l'ensemble des PNC sur le pont en cas de service pendant les gardes.

Réponse :
L'ensemble des PNC est concerné par l'activité à bord en dehors des phases de service. Il appartient au Management de l'équipage de répartir équitablement la charge de travail.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 109 SERVICE FROMAGE J

Les DP SNPNC/FO réclament le positionnement du fromage sur le plateau d'entrée en J, de nombreux RDV font mention de fort mécontentement dû à la longueur du service en J

Réponse :
Dans un contexte concurrentiel fort, il n'est pas envisagé de modifier l'offre du fromage, qui est un élément fort de l'identité culinaire d'Air France.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 111 VAISSELLE J LOURDE

Les DP SNPNC/FO réclament l'allègement de la vaisselle J.

Réponse :
La nouvelle vaisselle en cabine Business s'inscrivant dans le cadre de la montée en gamme, il n'est pas prévu de l'alléger.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 112 CAPPUCCINO Y

Les DP SNPNC/FO réclament le retrait prévu des dosettes cappuccino et chocolats des bacs boissons chaudes en cabine Y et M.

Réponse :
Le retrait de ces dosettes cappuccino et chocolats est prévu pour le 29 Mars prochain.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 113 GOBELETS CHAUDS ET BRULURES

Les DP SNPNC/FO réclament le changement des gobelets chauds pour éviter les brûlures.
Dans l'attente de la mise en place de ces nouveaux gobelets, les DP SNPNC/FO souhaitent savoir comment les PNC peuvent effectuer un service de boisson chaude sans se brûler avec le modèle actuel?

Réponse :
Les gobelets boissons chaudes sont à bord depuis Septembre 2013.
Le contexte économique ne nous permet pas d'envisager un changement de modèle.
La préconisation d'utilisation reste inchangée, à savoir remplir le gobelet au 2/3, et assurer la préhension par la partie haute du même gobelet.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 114 DIVIDER BEST

Les DP SNPNC/FO s'insurgent contre la non mise en place des diviseurs par le ménage sur les cabines Best au départ de Paris et JFK. Les DP SNPNC/FO réclament que le cahier des charges soit respecté.

Réponse :
Un rappel ferme a été fait auprès des escales de CDG et de JFK sur ce sujet.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 115 Accoudoirs J best

Les DP SNPNC/FO réclament le respect du positionnement des accoudoirs par le ménage sur les cabines J best.

Réponse :
Nous sommes en attente de réponse de notre interlocuteur concernant cet élément du cahier des charges.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 117 MH FROID

Les DP SNPNC/FO réclament des explications sur le nouveau PMH froid et veulent savoir s'il s'agit d'un repas froid à servir chaud ou chaud à servir froid?

Réponse :
S'agit-il du MH260 en prestation secondaire J ? Si c'est bien le cas ce menu propose au client un diner/déjeuner avec un choix de plats chauds ou une assiette froide.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 127 ANOMALIE SUR FRV 380

La FRV n°605 concerne le service à bord du PS du 380 et il est prévu que U4 charge les 2 VRA pour l'allée droite et que U5 charge pour l'allée gauche. Dans le tableau en contre-bas il est indiqué que le bar gauche (B13L) est grée par U4, lequel travaille sur l'allée droite et que le bar droit (B13R) est grée par U5, lequel travaille sur l'allée gauche.

Les DP SNPNC/FO demandent une lisibilité logique de cette FRV en faisant correspondre la droite à droite et la gauche à gauche afin d'éviter un croisement inutile et oh combien compliqué.

Réponse :
La FRV a été modifiée en ce sens.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 129 PMR

Une nouvelle "phase pilote" a été mise en place concernant l'acheminement des WCHR sur la plateforme parisienne d'ORLY.

Dans cette phase pilote, il est à prendre en considération, outre le mécontentement de nos clients WCHR, que ceux-ci arrivent à bord incognito puisqu'ils ne sont plus systématiquement pré-embarqués.

Les DP SNPNC/FO demandent quel palliatif à cet inconvénient a prévu l'entreprise.

Réponse :
Nous sommes en attente de réponse de notre interlocuteur.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 138 PLATEAUX GLISSANTS

Les DP SNPNC/FO demandent que les verres ou les plateaux "anti-dérapants" en J soient changés dans les plus brefs délais. En effet, lorsque le plateau est mouillé, les verres glissent dessus, valsant d'un bout à l'autre du plateau. Ce phénomène va totalement à l'encontre de la sécurité de tous, PNC et PAX.

Réponse :
Une modification de l'armement a été actée le 3 mars dernier : mise à disposition de napperons intissés supplémentaires dans l'armoire de matériel consommable .

QUESTION CFDT N° 15 03 06 AMO

Les DP de la CFDT demandent la modification du PSV sur Le Caire et le regroupement de l'apéritif et du repas afin de pouvoir faire passer correctement tout le service (apéritif, repas, ventes, temps consacré à la clientèle + repas équipage), cf RDV AF 508 CDG-CAI du 18/03/2015.

Réponse :
2 extractions ont été effectuées sur 6 mois.
Nous avons des remarques sur 4 RDV pour le tronçon CDG/CAI et 4 pour le tronçon CAI/CDG.

CARAIBES OCEAN INDIEN

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 43 GROUPE 32

Les DP UGICT demandent quel est le nombre de PNC passés de CILA au groupe 32 entre le 1er janvier 2014 et le 1er janvier 2015 ?
M. X a effectué sa demande en janvier 2014, celle-ci n'aurait pas était traitée suite à la perte de son courrier papier alors que cette demande a pourtant été informatisée lors de son stage AL2 du 07/01/2014.

Réponse :
Au 1er janvier 2015 225 PNC ont pu intégrer le groupe 32.
Mr X est bien inscrit dans la liste des volontaires du groupe 32 en date du 07/01/2014.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 49 IR PUJ

reprise 15 02 35/ 15 01 55 / 14.12.45 PUJ

Les DP UGICT CGT demandent si les pnc qui découchent à Punta Cana perçoivent à nouveau l'indemnité repas et les menus frais liés à cette escale?
Dans le cas contraire, les DP UGICT CGT demandent à la direction de retirer sous ipn les IR et menus frais indiqués pour PUJ qui ne correspondent pas à la réalité concrète et induisent les pnc en erreur sur les frais perçus lors de ce découcher.
Réponse : En attente.
Les DP de l'UGICT CGT demandent une réponse à la question
Réponse :
Les PNC qui découchent à Punta Cana ne perçoivent pas d'indemnité repas ni de menus frais liés à cette escale, l'hébergement étant en "all inclusive".
La direction étudie la possibilité de modifier les informations sur Ipn (crew).

Pendant que la direction "étudie la possibilité de modifier "une simple information erronée, les pnc ont toujours sous ipn cette même "information erronée".
Les DP UGICT CGT demandent à notre direction proactive où l'ont menée ses études de la question...?

Réponse :
Les PNC sont informés via une info brève dans le dossier de vol concernant l'arrêt de versement des IR lié au all inclusive dans cet hôtel.
Suite à l'étude menée il s'avère que la modification de la table des barèmes des IR est gérée par zone de frais et non par escale, la suppression de l'IR PUJ entrainerait celle de l'IR SDQ où une IR est bien versée en cas de découcher. L'info brève dans le dossier de vol est maintenue et renouvelée.

Les DP de l'UGICT/CGT demandent que dans les délais les plus brefs, les informaticiens de génie recrutés par l'entreprise soient sollicités afin que les informations sous IPN.(CREW) soient modifiées pour correspondre à la réalité.

Réponse :
Le sujet est à l'étude et sera traité en QDP généralités

QUESTION UNAC N° 15 03 60 REPRISE BAGAGES PEQ

Les délégués du personnel UNAC demandent quelle est la procédure si la mise en place PEQ de l'aller n'est pas en uniforme et que les bagages PEQ sont absents à l'arrivée ?

QUESTION UNAC 15 02 57 REPRISE PERTE BAGAGES
Suite à la réponse à la question 15 01 26, les délégués du personnel UNAC réitèrent leur demande de repos division de 24 hrs. D'une part, les PNC ne sont pas responsables de ces dysfonctionnements, d'autre part, ces

PNC n'ont pas pu effectuer leur retour dans les critères de représentativité exigés par l'entreprise (aller retour avec le même uniforme, chemises etc.)
QUESTION 15 01 26 PERTE BAGAGES
Un équipage en MEP sur l'AF 474 du 3/01, a eu la fâcheuse surprise de ne pas retrouver sesbagages à l'arrivée à PTY. Le retour en fonction a pu être assuré parce que les Mep sur PTY se font en uniforme. Les délégués du personnel UNAC demandent pourquoi aucun kit confort n'a été proposé à l'équipage, qui a passé 27h sans avoir le minimum d'hygiène ni affaires de rechange autre que les vêtements (uniforme) qu'ils portaient sur eux.
De plus, ils ont subi une attente chambre de 45 minutes certes sans bagages à défaire mais néanmoins ...
Les délégués du personnel UNAC demandent où et quand les PNC ont récupéré leurs bagages ? Les délégués du personnel demandent que sur présentation d'un ticket de caisse, les PNC qui ont acheté à Panama un minimum d'articles de première nécessité soient remboursés .
Au vu des circonstances d'exécution de cette rotation, les délégués du personnel UNAC demandent qu'il soit accordé un repos division de 24 H.
Réponse :
Concernant les kits confort l'escale était en rupture de stock. Les PNC qui n'avaient pas leurs bagages ont été informés dès leur arrivée. Ils ont demandé à ce que leurs bagages ne soient pas réacheminés à PTY car ils repartaient à CDG et ont demandé à ce que leurs bagages soient déposés à la cité. Ils ont reçu un mail leur confirmant que leurs bagages seraient bien à la cité, salle bagage "coin bisous". Les PNC ont retrouvé leur bagage dès leur arrivée. Suite à une demande d'information sur la procédure de remboursement via RDV de la CCP du vol, la réponse faite est la suivante : CF procédure dans le memento du PN, chapitre 30, Uniforme bagages équipage, page 30-29
Vous devez prendre contact avec votre RRH/ARH et présenter les justificatifs (déclaration perte de bagage de l'escale concernée, RDV) et factures à votre RRH/ARH qui vous remboursera vos achats (seuls sont remboursés les effets et articles nécessaires à la mission (hors matériel de loisir, ordinateur portable, caméscope, appareil photo,...) , l'indemnisation est plafonnée selon le barème en vigueur en fonction de la durée de la rotation. A ce jour, nous n'avons pas encore reçu de justificatifs pour traiter les demandes.
Après analyse des éléments, la division n'accorde pas de repos division.

Réponse :
Il s'agit d'une situation exceptionnelle relevant d'un traitement par le CCO en fonction des circonstances et du contexte.

QUESTION UNSA N° 15 03 16 Mise en place Panama

Reprise QUESTION UNSA N° 15 02 25 Mise en place Panama
Reprise QUESTION UNSA N° 15 01 119 Mise en place Panama
Vol AF474 du 03/01/2015 :
Sur 11 membres d'équipage en MEP, 3 ont voyagé en business, 3 en premium et 5 ont voyagé en classe economy
A l'arrivée à l'escale, 7 bagages équipage étaient manquants. Le CDB indique qu'il a dû laisser trente bagages à Roissy mais ignorait qu'ils en faisaient partie.
L'escale de Panama n'était pas en mesure de fournir des trousses de dépannage a demandé aux personnels concernés de se fournir à l'hôtel, qui, par ailleurs, ignorait l'arrivée de cet équipage et les a donc fait patienter afin de leur attribuer des chambres.
Il a été impossible pour les PNC d'acheter le nécessaire pour s'habiller, compte tenu de l'absence de boutique à l'hôtel et des magasins fermés un dimanche à Panama.
Bref, le traitement de cet équipage a été déplorable de bout en bout.

Les DP UNSA demandent :
1/ pour quelles raisons 5PNC n'ont pas eu de sièges en W. Quel était le problème d'exploitation qui ne l'a pas permis
2/ pour quelles raisons les bagages équipages ont été laissés à Roissy
3/ pour quelles raisons l'hôtel n'était pas au courant de leur arrivée
4/ 24H00 de RADD pour les 5 PNC qui ont voyagé en Y
5/ 24H00 de RADD pour les PNC qui ont subi la perte de bagage sans avoir aucune compensation (trousse confort)

Les DP UNSA demandent une réponse point par point
Réponse :

Version :J035/W024/Y250*Nombre de pax :J035/W024/Y218*
1/L'équipage était réservé en classe tarifaire Q qui correspond à Y à vocation J. 3 PNC ont pu être surclassés en J, 3 en premium et 5 ont voyagé en Y car les cabines J et W étaient complètes.
2/Un changement de tapis bagage a entrainé le retard d'un conteneur qui n'est pas arrivé dans les temps à l'avion.
3/ L'hôtel n'a pas été informé d'un 2ème équipage en MEP sur ce vol
4/ pas de RADD pour les PNC qui ont voyagé en Y
5/ La division comprend le désagrément mais n'accorde pas de RADD pour les PNC qui ont subi la perte de bagage. La division remboursera les achats et articles nécessaires à la mission (hors matériel de loisir, ordinateur portable, caméscope, appareil photo,...) l'indemnisation est plafonnée selon le barème en vigueur en fonction de la durée de la rotation.

Les DP UNSA demandent à la division de bien vouloir revoir sa réponse et d'accorder 24H00 de repos centre aux PNC dont les bagages ont été manquants à l'arrivée à Panama.

Suite à cet épisode malheureux, les DP UNSA demandent ce que compte mettre en place l'entreprise pour assurer aux PNC en MEP et donc en mission la livraison de leurs bagages.
Réponse :
La division maintient sa réponse : elle n'accorde pas de repos division pour les PNC qui ont subi la perte de bagage. La division remboursera les achats et articles nécessaires à la mission (hors matériel de loisir, ordinateur portable, caméscope, appareil photo,...) l'indemnisation est plafonnée selon le barème en vigueur en fonction de la durée de la rotation. La PAM ne prévoit pas d'identification spécifique des bagages peq en MEP néanmoins la Division a demandé au service concerné la possibilité d'étudier cette éventualité.

Les DP UNSA demandent quel est le service concerné et quelle réponse a été apportée à « la possibilité d'étudier cette éventualité »

Réponse :
Le 1er service contacté DVPI a apporté une réponse citant la PAM, il s'avère que ce sujet est transverse S1 et que toute demande de modification relève du périmètre intersyndical à porter au niveau de la DGE en charge des procédures S1 process bagage.

QUESTION UNSA N° 15 03 25 MEP MRU Rotation GKR 50045 du 27/02/2015

Le 27/02/2015 un équipage PNC, n° rotation GKR50045 effectue une mise en place à destination de MRU sur vol MK045.
Lors de l'enregistrement, le personnel sol a fait remarquer aux membres de l'équipage qu'ils étaient à la limite de la HLE et n'a pas voulu prendre en compte les souhaits des PNC qui auraient préféré un siège au hublot ou côté allée.

Comment faire mieux quand le pointage a lieu à la DO une heure trente avant le décollage ?

Les PNC hormis la maîtrise ont voyagé à l'arrière de la zone économique et n'ont pas pu dormir en raison de la promiscuité et des familles turbulentes.

A l' arrivée, ils ont été hébergés à l'Holiday Inn Aéroport, hôtel non validé. Pas de possibilité de payer avec Amex, pas de menu ni de réduction équipage.
Bref, une rotation difficile pour des PNC dont le départ était prévu le lendemain matin pour effectuer un vol journée.

Les DP UNSA demandent

1/ pour quelle(s) raison(s) l'équipage n'a pas été logé dans l'hôtel validé par les OP
2/ à la division d'accorder 24H00 de RADD pour les PNC qui ont effectué la MEP en zone économie.

Les DP UNSA demandent une réponse point par point.

Réponse :
1/S'agissant d'un équipage supplémentaire il n'y avait pas de disponibilité au Sofitel ni au Shandrani.

2/Sur le vol MK045, le PNC a été reservé conformément aux modalités prévues. La division n'accorde pas de RADD pour les PNC qui ont voyagé en zone économie.

QUESTION UNSA N° 15 03 28 CILA : DDA

Reprise QUESTION UNSA N° 15 02 110 CILA : DDA

Mme X a demandé un DDA sans date mais a fréquence sur l'AF444 pour le mois de mars. Après sortie des DDA aucun vol ne peut lui être attribué par manque de point. Elle reprend le 15/03 après CA, ce jour là aurait pu lui être attribué un vol. Elle regarde donc la rotation par curiosité. Etrangement et à son grand étonnement il manque 2 PNC sur la rotation, l'équipage étant alors gréé de 5 PNC en DDA sur 7 places disponible, il manque alors un C/C et un PNC. Elle passe voir l'élaboration afin d'avoir une explication. On lui explique que les agents doivent systématiquement garder 2 places sur les vols pour des PNC lusophone en plus du PNC brésilien... Elle apprendra par la suite par la production que les agents appliquent un accord division qui stipulerait le nombre de PNC lusophone que la compagnie souhaite sur les vols brésil.

Dans l'ACG il n'est aucunement fait mention des PNC lusophone. Les DP UNSA s'étonnent donc que l'imposition de ces PNC lusophone soit priorisée par rapport aux demandes de DDA, laissant comme poste potentiellement désidératable 1 poste sur 4 au lieu d'1 poste sur 6 (hors C/C) pour les PNC et réduisant ainsi les chances d'obtention du vol ou de la rotation souhaitée.
Les DP UNSA demandent :
1) que la Division remette en séance un exemplaire de l'accord division sus cité et tout les protocoles d'accord division en court. Ces accords entre autres régissent les vols langue.
2) comment sont informés les PNC de ces spécificités, et ou trouver l'information
3) que les PNC lusophones fassent partis des rotations GSR (PNC brésilien) comme demandé en commission rotation.
Réponse : Au même titre qu'il existe des requis règlementaires l'Entreprise a des requis commerciaux qui correspondent aux spécificités des clientèles et relève de sa politique commerciale.
L'Entreprise ne communique pas les protocoles qui relèvent de sa politique commerciale. Les PNC sont informés de l'acceptation ou refus DDA. La notion de rotation spécifique n'est pas envisageable à ce stade

Les DP UNSA s'étonnent de la réponse apportée par la Direction au CR, soit contraire à ce qui avait été avancé en séance. En effet, Mme Y, à notre demande devait apporter au compte rendu les parties du protocole concernant les règles d'utilisation des PNC.

Les DP UNSA demandent qu'à des fins de transparence et d'informations, soit remis aux OP les Protocoles, ou tout ou partie des règles, qui régissent le planning des PNC.

Réponse :
Le nombre de requis PNC lusophone sur GIG/GRU en 44 est de 3,
GIG/GRU en 77 est de 2
GIG/GRU en A9 est de 2
GRU en 380 est de 3
BSB est de 2

Le volume de DDA impactés est faible, néanmoins la Production étudiera avec l'AMO la possibilité d'une aide à la pose DDA et d'une amélioration des messages de refus DDA à échéance septembre 2015.

QUESTION UNSA N° 15 03 48 Desiderata Vol

REPRISE QUESTION UNSA N° 15 02 45 Desiderata Vol
Concernant les DDA GRU et GIG les DP UNSA demandent combien de postes HST/STW sont ouverts à desiderata sur ces vols par type d'appareil, en différenciant PNC lusophones et PNC non lusophones.
Réponse :

Cette question relève du protocole division CILA.

Les DP UNSA sont heureux d'apprendre que la réponse à leur question se trouve dans le protocole division CILA.
Les DP UNSA n'ont pas accès à ce protocole, et ne peuvent donc pas obtenir les informations demandées.
Les DP UNSA demandent que soit remis en séance le protocole division CILA.
Les DP UNSA demandent la réponse à leur question.

Réponse :
Au même titre qu'il existe des requis règlementaires l'Entreprise a des requis commerciaux qui correspondent aux spécificités des clientèles et relève de sa politique commerciale.
L'Entreprise ne communique pas les protocoles qui relèvent de sa politique commerciale. Les PNC sont informés de l'acceptation ou refus DDA.
Le nombre de requis PNC lusophone sur GIG/GRU en 44 est de 3,
GIG/GRU en 77 est de 2
GIG/GRU en A9 est de 2
GRU en 380 est de 3
BSB est de 2

Le volume de DDA impactés est faible, néanmoins la Production étudiera avec l'AMO la possibilité d'une aide à la pose DDA et d'une amélioration des messages de refus DDA à échéance septembre 2015.

QUESTION UNSA N° 15 03 52 PLAN SHED

Les DP UNSA demandent si depuis le 6 mars les plans des nouveaux locaux du Shed à ORY ont été modifiés et si ils comportent à présent des toilettes pour les PNC.

Réponse :
Les plans des Sheds comportent des toilettes, un travail d'architecte est en cours sur l'infrastructure départ LC prévu à Orly pour affiner la partie présentée aux instances. Dans l'éventualité de modifications significatives, les nouveaux plans seraient présentés aux instances.

QUESTION UNSA N° 15 03 74 RADD

Sur le vol AF 645 du 9 mars, RUN/ORY, il y a eu un dépassement de TSV suite à une série d'irrégularités:
- heure de réveil avancé de trente minutes, 5h10 au lieu de 5h40,
- arrivée à l'aéroport, l'équipage attend une heure en salle d'embarquement,
- l'embarquement est lancé par le PS dés que possible, attente avec passagers à bord pendant 50 minutes,
- à l'arrivée 3 WCH, pas d'assistance car avion en retard.

Arrivée ORY à 20h18 au lieu de 18h30. L'équipage quitte l'avion à 21h, débarquement dernière chaise.

Les DP UNSA demandent 24h de RADD au titre de l'IRGAV d'exploitation.

Réponse :
L'heure de réveil a été avancée en lien avec les difficultés d'acheminement ponctuelles (route coupée). Les PNC ont eu 6h00 de RADD au titre du dépassement de TSV, il n'y a pas d'IRGAV, les 24H de RADD ne sont pas attribuées.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 47 Médecin PTP AF 797 du 01 MARS

Un PNC, Mr X est tombé malade sur le vol aller. Le médecin a été prévenu via accars de son état de santé pour une prise en charge rapide. Le médecin de l'escale ne s'est jamais déplacé ni à l'arrivée ni le lendemain à l'hôtel. Aucune prescription médicale ne lui a été délivrée. Il est inadmissible que le médecin attitré aux PN d'AF ne donne aucun signe de vie alors qu'un PNC est malade sur une rotation.
Les DP SNPNC/FO exigent des explications sur ce comportement irresponsable et qui mérite un sacré rappel à l'ordre.

Ce médecin est bien content de profiter des avantages que lui offre la Cie en termes de billets d'avion!

Réponse :
Le RDV a été adressé dès sa réception au service médical pour traitement du dysfonctionnement. Un rappel a été fait auprès du médecin d'escale.
Pour information, en cas d'urgence médicale, il faut contacter le 15 ou 112, numéro d'urgence qui figure sur la fiche escale.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 60 CODE RETARD AF 841 du 03/03

Depuis quand l'escale FDF impute un code retard à l'équipage alors qu'il y avait une grève sur l'île et que les ravitailleurs pétroliers bloquaient les routes. Le bus est arrivé avec 40 mn de retard mais sûrement pas à cause de l'équipage.
Les DP SNPNC/FO demandent des explications suite à ce mauvais code retard attribué aux PEQ.

Réponse :
Le code retard attribué est 63.5 qui signifie "Arrivée tardive navette équipage suite effets externes (circulation dense, système de sécurisation..).

Questions Orales du mois de Mars 2015

GENERALITE

QUESTION SNGAF N° 15 03 10 SECU

Les DP SNGAF s'interroge en cas de dysfonctionnement du code d'urgence de la porte du poste de pilotage, celle-ci est considérée en tolérance par le constructeur Airbus et non pas considérée comme un NO GO.
Les DP SNGAF demandent comment un pnc peut-il se rendre au poste de pilotage lorsque toutes les possibilités d'entrer en contact avec le poste ont échoué et qu'il pourrait s'agir d'incapacité des deux pilotes.

Réponse :
Les probables dysfonctionnements possibles sont étudiés par les constructeurs et les compagnies aériennes et incluent des courbes de probabilités au-delà de 10-9. Cependant, il est impossible de prévoir et couvrir tous les cas, y compris ceux dont la survenue est des plus improbables (probabilité avec exposant négatif très élevé). Le cas mentionné entre dans ce cas.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 02 CPF

Les DP UGICT/CGT demandent si un pnc peut d'ores et déjà utiliser les heures de son compte personnel de formation pour suivre une formation professionnelle en dehors de l'entreprise ou une formation proposée au catalogue de formations AF.

Réponse :
Nous sommes en attente de la réponse du service concerné.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 10 GENE

Les DP UGICT/CGT demandent combien de places (automobiles et 2 roues comptés de façon distincte)compte le parking pn af de CDG :
1/ par étage
2/ au total.
Les DP UGICT/CGT demandent quel est le taux d'occupation du parking pn.

Réponse :
Concernant le nombre de places, il est indiqué dans le tableau joint ci-dessous. Un total de 4167 places est comptabilisé.
On constate hors niveau N7 (puisqu'il est neutralisé) , que le taux d'occupation maximal enregistré est de 87 % durant la tranche horaire 11h45 - 14h30. En dehors de ce créneau, le taux d'occupation est inférieur à 87%.

Répartition des places par niveau	
	Nombre de places
Niveau S1	466
Niveau 00	448
Niveau 01	313
Niveau 02	486
Niveau 03	489
Niveau 04	489
Niveau 05	492
Niveau 06	492
Niveau 07	492
	4167

Nombre de places deux roues : **138 niveau 1**

QUESTION UNAC N° 15 03 80 VISITE CEMA / RESTITUTION DU CERTIFICAT DANS LES TEMPS

Mme X s'est présentée à sa visite de licence le 19/03/15 dès l'ouverture (immo de 8h à 12h. A 12h, son certificat médical d'aptitude ne lui était toujours pas remis pour signature.
Mmes X ayant un stage A380 à 13h30 signale qu'elle ne pourra pas attendre.
1/ les DP UNAC demandent à l'entreprise pour quelles raisons les délais d'immobilisation ne sont pas respectés.
2/ les DP UNAC demandent à l'entreprise quelle est la procédure pour un pnc dans cette situation
3/ les DP UNAC demandent combien de pnc sont impactés et obligés de retourner au CEMA à posteriori pour signer et récupérer leur aptitude
4/ les DP UNAC demandent qu'une immobilisation soit repositionnée à cette fin lorsque l'entreprise ne peut tenir ses engagements de timming.

Réponse :
L'ensemble de ces questions a été porté à la connaissance du CEMA. Nous sommes en attente des réponses.

QUESTION UNSA N° 15 03 08 GENE

Les DP UNSA demandent la définition d'une coiffure qui doit être extrêmement nette et doit "rester soignée" dixit le manuel des règles de port de l'uniforme.
Les DP UNSA demandent si les pnc féminins ayant des cheveux frisés ou crépus et une coupe de cheveux réglementaire ont des prérogatives particulières autres que celles prévues dans le même manuel.

Réponse :
"Les règles de netteté de la coiffure sont édictées dans le Référentiel des Règles de port pour l'ensemble du Personnel Navigant Commercial féminin, sans aucune distinction."

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 212 RETRAITS IR

Les DP du SNPNC réclament que cesse la pratique en secteur d'une course aux retraits de trentièmes par effectifs PNC. Ce principe de trentième étant un jeu présenté comme ludique de la part de certains cadres, le plus "performant" sera qui aura réussi à retirer le plus de trentièmes possible dans son effectif.

Réponse :
Aucune consigne n'a été donnée à l'Encadrement PNC en ce sens.

ASIE

QUESTION UNSA N° 15 03 01 REPRISE 15 03 70

Les DP UNSA demandent que Mme X soit contactée afin qu'elle fournisse une facture pour être remboursée des 2900 yen de taxi avancés.

Réponse :
Un mail a été envoyé à Mme X afin qu'elle fournisse la facture pour remboursement des frais de taxi.

AFRIQUE MOYEN ORIENT

QUESTION UNAC N° 15 03 84 LISTE PEQ HOTEL / NOMBRE DE CHAMBRE DISPO

Les DP UNAC demandent la raison pour laquelle le nombre de pn sur la liste envoyée par l'entreprisse à l'hôtel SSG à 19H14 (=16pn) ne correspond pas au nombre effectif de pn présents, soit 17 (pas de particularité réserve et/ou absence sur ce vol).
Les DP UNAC demandent quelles auraient été les conséquences sûreté (absence d'un pnc sur la liste) et d'organisation si l'hôtel avait été complet.
Les DP UNAC demandent à l'entreprise plus de rigueur à ce sujet, surtout dans le contexte actuel et l'escale considérée.

Réponse :
Merci de communiquer une date de vol afin de pouvoir faire les recherches nécessaires.

SURETE-PNC

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 03 VOL CDG-BKO AF 3852 9 MARS 2015

Vol AF 3852 du 9 mars 2015 soit 2 jours après l'attentat, sur demande du CDB, Monsieur X est venu parlé des dispositifs mis en place au niveau de la sûreté à BKO pour rassurer l'équipage.
1- Les DP de l'UGICT/CGT demandent les raisons pour lesquelles Monsieur X ou un autre représentant de la sûreté n'est venu que sur demande du CDB et pas automatiquement.

"A l'arrivée, un parcours spécifique hors foule et accompagné jusqu'à la navette".
Faux: personne n'était là. L'équipage a traversé comme d'habitude la zone de livraison bagages et le hall d'entrée.
A partir de l'extérieur, un garde armé surveille la zone de parking de la navette jusqu'à ce que l'équipage monte à l'intérieur.
2-Les DP de l'UGICT-CGT demandent les raisons pour lesquelles il n'y a pas eu de parcours spécifique.
Les DP de l'UGICT/CGT demandent les raisons pour lesquelles l'équipage n'a pas été accompagné de l'avion jusqu'à la navette.

"A l'hôtel, vous êtes tous regroupés au même étage avec une chambre donnant sur la piscine et pas sur la rue, ainsi qu'un garde armé à votre étage."

Faux: comme d'habitude, l'équipage a été dispatché moitié -moitié entre chambre sur rue et chambre sur piscine et comme d'habitude le garde sur sa chaise n'est pas armé.
3- Les DP de l'UGICT/CGT demandent les raisons pour lesquelles l'équipage dans sa totalité n'a pas été logé côté piscine.
Les DP de l'UGICT/CGT demandent les raisons pour lesquelles le garde n'était pas armé.

"Un véhicule ouvreur avec garde armé et un accompagnateur dans la navette équipage"
Vrai
"La navette équipage n'est pas soumise au check point à 500m de l'aéroport"
Faux: l'équipage a été arrêté et un militaire ou policier armé est monté à bord de la navette sans vérifier ni papiers ni bagages.
Et de nouveau, l'équipage a fendu la foule du parking de la navette jusqu'à l'avion.
4-Les DP de l'UGICT/CGT demandent les raisons pour lesquelles la navette a été arrêtée.

5-Les DP de l'UGICT/CGT demandent les raisons pour lesquelles l'équipage n'a pas été accompagné pour aller jusqu'à l'avion. (sms:" l'embarquement et le débarquement s'effectuent sous escorte par un circuit auquel n'a pas accès le public.")

6- Un sms a été envoyé à l'équipage qui l'a reçu en arrivant à BKO, en effet le message a été envoyé une heure après le briefing. Les DP de l'UGICT/CGT demandent les raisons pour lesquelles ce sms n'a pas été envoyé avant le début de la mission.

Les DP de l'UGICT/CGT demandent une réponse point par point à ces questions.

Réponse :
Il appartient au CDB, responsable de la mission, de retranscrire auprès de l'ensemble de son équipage, les éléments qui lui sont apportés lors du briefing sûreté. Il lui est possible de solliciter la Direction de la Sûreté pour se faire assister dans cette tâche.
Les briefings sûreté sont effectués à l'appui des éléments apportés notamment par le Chef d'Escale ou son représentant.
Néanmoins, ces éléments recueillis au plus près du briefing par les représentants de la sûreté, peuvent évoluer rapidement. Il appartient donc au Chef d'Escale ou son représentant, lors du briefing sécuritaire à l'arrivée, de les préciser et d'éventuellement les mettre à jour en fonction de l'évolution de la situation locale.
Ces mêmes éléments sont utilisés pour la rédaction des Communication Événement Sûreté.
Suite à cette remontée, nous nous sommes immédiatement rapproché du Chef d'Escale afin d'échanger avec lui sur ce sujet et sur les incompréhensions suscités par la différence entre les informations fournies lors du briefing à Paris, et la situation telle que vécue par cet équipage.
La Direction de la Sûreté demeure très soucieuse de pouvoir fournir des informations fiables et exactes aux équipages. Dans les jours qui ont suivi, les briefings tenaient compte de ces évolutions.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 57 SITUATION ESCALES

Les DP de l'UGICT/CGT demandent quelle est la situation géopolitique des escales suivantes:
ABJ/ALG/AMN/ATH/BEY/BGF/BKK/BKO/BOG/BZV/CAI/CCS/CMN/CKY/COO/DEL-BOM-BLR/DLA/FIH/GIG-GRU/HKG/IST/KBP/LFW/LOS/NDJ/NKC/OUA/PHC/RBA/TLV/TNR/TUN.

Réponse :

ABJ : La Direction de la sûreté recommande aux équipages, de faire preuve de prudence dans leurs déplacements.
En outre, les déplacements individuels, à pieds et de nuit sont proscrits. La Direction de la sûreté donne également pour instruction de ne pas se rendre dans les quartiers suivants : Abodo ; Adjamé, Treichville et Yopougon.

ALG : La situation sécuritaire est stable à Alger et sur la plateforme aéroportuaire. Cependant, la Direction de la Sûreté maintient la prescription demandant aux équipages de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel pendant la durée de leur rotation et ce, jusqu'à nouvel avis.

AMN : Suite aux menaces proférées par des groupes jihadistes, la Direction de la Sûreté prescrit aux équipages de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel pendant la durée de leur rotation et ce, jusqu'à nouvel avis.

ATH : Les manifestations et les grèves sectorielles se poursuivent à ATH. La Direction de la Sûreté recommande la plus grande vigilance dans les déplacements et d'éviter la place Syntagma à proximité du Parlement, les bâtiments officiels et les lieux de rassemblement et ce, jusqu'à nouvel avis.

BEY : La Situation sécuritaire dans Beyrouth étant actuellement stable, la Direction de la Sûreté autorise les déplacements dans les quartiers de Ras Beyrut, la corniche, la marina, le Biel, le quartier de l'horloge, le port, Achrafiyeh.
Elle recommande en outre :
- de faire preuve de vigilance et de discrétion lors de ces déplacements
- de ne pas se déplacer seul et à pied la nuit
- d'utiliser des taxis identifiés par l'hôtel ou l'établissement dans lequel ils se seront rendus
Par contre la Direction de la Sûreté proscrit tout déplacement dans la banlieue Sud de Beyrouth.

BGF : La situation sécuritaire demeure dégradée en RCA. La plate-forme aéroportuaire demeure sous contrôle des forces françaises.
Les hébergements des équipages demeurent suspendus depuis le 25 mars 2013. Depuis le 23 décembre 2013 la desserte de Bangui a été autorisée uniquement avec un atterrissage de jour.

BKK : La Direction de la Sûreté maintient les recommandations en vigueur jusqu'à nouvel avis:

- Faire preuve d'une vigilance accrue dans les déplacements
- Eviter les lieux de rassemblement et les manifestations politiques
- Eviter de porter des vêtements de couleur rouge ou jaune

BKO : L'attentat perpétré le 7 mars démontre la nécessité de respecter la prescription faite aux équipages de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel pendant la durée de leur rotation, et ce jusqu'à nouvel avis.

BOG : La Direction de la Sûreté maintient les recommandations demandant aux équipages en rotation à Bogota :
- de ne pas emprunter les transports en commun ni les taxis collectifs à Bogota ;
- de n'utiliser que les taxis identifiés par les responsables de l'hôtel Casa Dann Carlton ;
- de ne pas se déplacer dans les quartiers périphériques de Bogota ;
- de s'abstenir de quitter l'agglomération de la capitale colombienne - de faire preuve de prudence et de vigilance.

BZV : La situation est stable à BZV.

CAI : La situation politique et sociale demeure instable au Caire et tendue dans le Sinaï.
Cependant, la situation aéroportuaire demeure stable et sous contrôle.
La Direction de la Sûreté maintient la prescription demandant aux équipages de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel pendant la durée de leur rotation en vigueur depuis le 26 juin 2013 et ce, jusqu'à nouvel avis.

CCS : En raison d'une criminalité de droit commun endémique, la Direction de la Sûreté prescrit aux équipages de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel pendant la durée de leurs découcher et ce, jusqu'à nouvel avis. Elle recommande également aux équipages de rester regroupés à la sortie de l'aéroport, au point de contact avec le responsable de la compagnie de transfert.

CKY : Des manifestations sporadiques continuent d'avoir lieu à Conakry entretenant un climat d'instabilité. La Direction de la Sûreté maintient sa prescription demandant aux équipages en rotation de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel pendant la durée de leur rotation, en vigueur depuis le 15 octobre 2013 et ce, jusqu'à nouvel avis.

CMN : La situation est stable à CMN. Mais comme dans toutes les grandes agglomérations la criminalité de droit commun à tendance à se développer. Les recommandations de vigilance dans les déplacements restent en vigueur.

COO : La Direction de la Sûreté maintient les recommandations demandant au personnel de la Compagnie présent au Bénin d'éviter de se rendre dans la moitié nord du pays et dans les zones frontalières avec le Nigeria et ce, jusqu'à nouvel avis.
Par ailleurs, la Direction de la Sûreté recommande la plus grande vigilance dans les déplacements dans Cotonou.

DEL + BOM + BLR- La Direction de la Sûreté rappelle les consignes en vigueur jusqu'à nouvel avis, dans les escales indiennes pour l'ensemble du personnel AF :
- faire preuve de la plus grande prudence et vigilance dans les déplacements ;
- éviter les marchés, les stations ferroviaires et routières, les lieux de culte et de rassemblement ;
- éviter d'utiliser les transports en commun (bus, métro, etc.) et privilégier les compagnies de taxi grées par l'hôtel.

DKR : la Direction de la Sûreté maintient ses instructions :
- de limiter les déplacements la nuit au strict minimum,
- de s'abstenir de fréquenter les "night-club" du centre-ville de Dakar,
- de ne pas se déplacer seul et à pied surtout de nuit.

DLA - NSI : La Direction de la Sûreté maintient sa recommandation demandant au personnel de la Compagnie dans le pays de ne pas se rendre dans les zones frontalières avec le Nigeria.
Les recommandations préexistantes demeurent également en vigueur, à savoir : la plus grande vigilance dans les déplacements à Douala et Yaoundé, éviter la proximité des bâtiments officiels et se tenir à l'écart des rassemblements, et ce jusqu'à nouvel avis.

EZE : Cette escale n'a pas fait l'objet de mesures particulières.

FIH : En raison d'une criminalité de droit commun réelle à Kinshasa, la Direction de la Sûreté prescrit aux équipages en rotation de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel Memling et ce, jusqu'à nouvel avis.

GIG – GRU - BSB : La délinquance de droit commun reste à un niveau élevé.
Pour cela, la Direction de la Sûreté rappelle les recommandations en vigueur :

- observer la plus grande vigilance dans les déplacements, en particulier dans le centre des agglomérations, en évitant les signes extérieurs de richesse (bijoux et montres de valeur, smartphones, ordinateurs) ;
- limiter l'usage de son téléphone portable dans la rue ;
- ranger son appareil photo dans un sac discret après usage ;
- avoir un peu d'argent à portée de main, à remettre sans hésiter en cas d'agression ;
- éviter de marcher dans des rues désertes (quartiers de bureaux le soir et le week-end ; plages par temps de pluie et la nuit) ;
- éviter les favelas ;
- se tenir éloigné de tout rassemblement et mouvement de foule ;
- ne pas utiliser les distributeurs de billets laissés sans surveillance.

HKG : Bien que les manifestations de masse et occupation de sites ayant cessés, la Direction de la Sûreté recommande d'éviter les attroupements et de rester vigilant lors de tout déplacement.

IST : Suite aux menaces proférées par des groupes jihadistes, la Direction de la Sûreté a prescrit aux équipages de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel pendant la durée de leur rotation depuis le 1er octobre 2014 et ce, jusqu'à nouvel avis.

JIB : A la suite de l'attentat survenu le 24 mai 2014 à Djibouti, la Direction de la Sûreté a prescrit aux équipages en rotation de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel pendant la durée de leur rotation depuis le 26 mai 2014 et ce, jusqu'à nouvel avis.

JNB : Cette escale n'a pas fait l'objet de mesures particulières.

KBP : Les affrontements armés entre militaires ukrainiens et séparatistes prorusses se poursuivent dans l'Est du pays. En revanche la capitale, Kiev, demeure sous contrôle

Des manifestations ponctuelles restent cependant possibles.
Cette crise n'a, à aucun moment, eu d'impact sur les opérations d'Air France à Kiev.
La Direction de la Sûreté a autorisé les découchers des équipages depuis le 14 avril 2014. Toutefois, et afin de prémunir nos personnels contre les conséquences de troubles à l'ordre publics toujours possibles, la Direction de la Sûreté prescrit aux équipages en rotation à Kiev, de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel Ramada Encore pendant toute la durée de leur rotation et ce jusqu'à nouvel avis.

LFW : CLDS maintient les recommandations suivantes :
- éviter les déplacements seul et à pied;
- éviter les déplacements de nuit;
- éviter les lieux de rassemblement et la proximité avec les bâtiments officiels.

LOS : La criminalité de droit commun demeure à un niveau élevé. Dans ces conditions la Direction de la Sûreté prescrit aux équipages de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel, et ce jusqu'à nouvel avis.

NDJ : Suite aux menaces proférées par des groupes jihadistes, la Direction de la Sûreté prescrit aux équipages de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel pendant la durée de leur rotation depuis le 1er octobre 2014 et ce, jusqu'à nouvel avis.

NKC : La Direction de la sûreté a autorisé la reprise des découchers à Nouakchott depuis le 28 mars 2014. Il n'y a toutefois pas de découchers d'équipage à NKC en programmation à ce jour.

OUA : La situation est redevenue stable à Ouagadougou.
La Direction de la Sûreté recommande cependant aux équipages en escale à OUA de se tenir à l'écart de tout rassemblement ou manifestation et de limiter les déplacements à l'agglomération urbaine burkinabé exclusivement.

PHC : La criminalité de droit commun demeure à un niveau élevé. Dans ces conditions la Direction de la Sûreté maintient la prescription demandant aux équipages de demeurer dans l'enceinte de l'hôtel Novotel et ce, jusqu'à nouvel avis.

RBA : La situation est stable à RBA. Mais comme dans toutes les grandes agglomérations la criminalité de droit commun à tendance à se développer. Les recommandations de vigilance dans les déplacements restent en vigueur et ce, jusqu'à nouvel avis.

TLV : La situation sécuritaire est stable à Tel-Aviv.
Néanmoins, les prescriptions suivantes restent valables jusqu'à nouvel avis :
- rester à proximité de l'hôtel,
- éviter la proximité des bâtiments officiels, des marchés, des gares routières et des lieux de cultes,
- les déplacements hors Tel Aviv et les transports en commun sont proscrits,
- appliquer strictement et sans délai les consignes des responsables locaux de sécurité.

TNR : En raison d'une situation économico-politique dégradée et d'une criminalité de droit commun en progression, la Direction de la Sûreté recommande :
-de limiter les déplacements à l'agglomération d'Antananarivo exclusivement,
-de faire preuve de vigilance dans les déplacements en ville,
-d'éviter les attroupements et de se déplacer seul.
-Il est recommandé en outre d'utiliser les transports en voiture surtout après la tombée de la nuit.

TUN : En raison d'une situation sécuritaire tendue en Tunisie, la Direction de la Sûreté a prescrit aux équipages en rotation à Tunis de demeurer dans l'enceinte de leur hôtel pendant celle-ci, depuis le 18 octobre 2013 et ce jusqu'à nouvel avis.
Actuellement, les hébergements équipages s'effectuent à l'hôtel Sheraton, proche de l'aéroport. Par ailleurs, un renforcement du dispositif de transfert est intervenu.

AMERIQUES

QUESTION UNSA N° 15 03 02 HBGT JFK

Les DP UNSA demandent depuis quand les équipages du A380 sont logés au Radisson Martinique à l'escale de JFK.

Réponse :
Les PNC du vol effectué en A380 sont logés au Radisson Martinique depuis le 1er mai 2014.

PRODUCTION

QUESTION SNGAF N° 15 03 10 PRODUCTION

Le dimanche 22 mars, Mr X (CC ASIE), est de réserve sur la plage 11H30/17H30. Il ne sera pas déclenché ce jour-là et l'agent du suivi planning lui explique qui sera reprogrammé sur le même horaire le lendemain pour couvrir essentiellement le PVG (qualif A380 et Visa Chine).
Le lundi 23 il n'est pas déclenché sur le PVG (sur lequel un CCP est déclenché en CC) en raison du dépassement du RPC de ce vol sur ses congés.
Les DP SNGAF demandent pourquoi, malgré la présence de plusieurs bulles sur des vols du dimanche 22 mars et lundi 23, Mr X a été positionné de réserve le lundi en fonction d'un vol que son planning ne lui permettait pas de couvrir.

Réponse :

Voici comment le suivi planning a procéder pour le cas de Mr . S. :

Le 22 : le suivi a déclenché un CC de réserve 11h30 sur un vol DXB en 77/ 2 ON
choix porté sur un CC compétent 77 ne possédant pas de visa Chine.

le 23 : 2 vols Chine sur le 2ème hub sont à gréer :
- AF112 PVG en 5ON en 77 départ 13h45
- AF128 PEK en 4ON en 77 départ recalé le matin pour 16h00

sur la plage de réserve 11h30 étaient présents :

3 maîtrises (2 CCP et 1 CC) prévues avec le visa Chine dont 1 CCP absent, ayant déclaré en AEM.

La programmation de Mr S. sur le vol AF112 n'a pas été possible en raison du chevauchement du RPC sur ses congés débutant le 31/00h00.
Le CCP de réserve est donc parti en FF CC sur le vol AF112 et Mr S. a été conservé en réserve en cas d'absent sur le vol AF 128 dont le RPC ne chevauchait pas les congés.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 04 SMS PLAGE DE CONTACT

Suite à la QDP UGICT 15 03 45, les DP de l'UGICT/CGT demandent qu'un sms soit envoyé au pnc pour l'informer qu'il est contactable à l'issue de son repos soit telle heure, dans le cas d'un bloc réserve.

Réponse :

La Production ne peut envoyer de SMS individualisé dans ces conditions.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 11 DDA modifié

Les DP 8UGICT CGT demandent 2 DDA gratuits pour Mme (hot EUR) dont les 2 DDA de ce mois ont été modifiés (CXRA6287A et JXT26405).

Réponse :

Nous constatons que les deux DDA de Me F. n'ont pas été modifiés.

QUESTION UNAC N° 15 03 82 POSITIONNEMENT RADD/TSV

Les DP UNAC demandent à l'entreprise si des consignes ont été données aux agents du cppe pour inciter les pnc à positionner leur RADD à l'issu des CA plutôt que des MS. Ce positionnement défavorise le pnc lorsque le RADD de 6h est de fait attribué entre minuit et 6h.
Les DP UNAC demandent à l'entreprise de ne pas user d'influence négative à l'encontre des pnc.

Réponse :

Il n'existe aucune consigne dans ce domaine.

QUESTION UNAC N° 15 03 83 PROG M-1 ISO M-2 DES VAT/VAM

Les délégués du personnel UNAC demandent à l'entreprise pour quelles raisons les programmations à M-2 des VAT/VAM/MDC (gen/avions ...) ne sont pas respectées relativement à l'AC ce qui pénalise les pnc dans la pose de DDA et porte atteinte à la QVT.

Réponse :

L'AC respecte les séquences de programmation des échéances réglementaires.

Tous les PNC ne sont pas systématiquement pénalisés car certaines échéances ou stages réglementaires sont anticipés à M-2 ou M -3.

Pour la majorité de la population PNC, la programmation des échéances réglementaires s'effectue en élaboration, soit postérieurement au passage de l'outil d'affectation des DDA 1 et 2.

Cette configuration est plus favorable au PNC qui lors de sa pose, à moins d'immobilisation dans son planning et optimise les chances d'obtention.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 119 PROD

Il apparait selon les remontées pnc que des hôtesses en retour de maternité attendent jusqu'à 4 ou 5 mois la programmation d'un stage sécurité (GENE/QUALIF AVION).
Eu égard à la sécurité en vol, leur statut de PCB les empêche de faire une sécurité totale et oblige les équipages déjà en nombre limité à jongler entre les spécialisés, non spécialisés et et PCB.
Les DP SNPNC/FO demandent des explications quant à ce laps de temps extrememnt long entre le retour de la personne et ses qualifications.
Les DP SNPNC/FO demandent le nombre de pnc en retour de maternité officiant, à l'heure actuelle, en en tant que PCB depuis janvier 2015 et depuis 2014.

Réponse :

Le nombre de PNC en situation de PCB s'est accentué avec la mise en place de la nouvelle réglementation des cursus de reprise.

Selon la durée de cessation d'activité aérienne du PNC, ce dernier doit se conformer à un certain cursus.

Aujourd'hui le nombre le plus important de retour se situe entre 6 et 18 mois (séquence de stage O/SSG - O/SRG - O/SMG).

C'est justement le type de stage O/SRG dont le nombre fait défaut.

Le dimensionnement affine les besoins avec ces nouvelles règles.
Cela ne résoudra probablement pas 100% des cas, mais cela devrait augmenter le volume de stage nécessaire à la qualification des PNC en circulant retour.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 201 STATS

Les DP SNPNC/FO souhaitent connaître le nombre d'heures de RADD exploitation par population (CC/HST) sur chaque base de province NCE/TLS/MRS pour les mois d'oct, nov, déc 2014.
Le nombre d'heures figurant aux compteurs RADD peut il être intégré aux STATS TRIM d'avril et trimestres à venir, par base et par population.

Réponse :

La réponse est donnée au compte rendu trimestriel.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 206 RADD U

M. X est déclenché le 23/03 sur la KPR10382P aller AF 382 CDG / PEK, retour AF 129 PEK / CDG le 26/03/15 02h05 TU.
La version d'origine de l'AF 382, un 777-300 5P s'est transformée en version 8P, d'où le déclenchement de ce PNC P.
Sur le vol retour, ce sera une version 35J, donc donnant droit à de RADD U. Le CCP fait bien remplir la feuille de demande de RADD à tout l'équipage sauf à M. X, estimant de son propre chef que ce PNC "supplémentaire" n'y a pas droit.

Les DP SNPNC/FO demandent le RADD U pour M.X au même titre que le reste de l'équipage et demandent d'autre part que le CCP de ce vol soit rappelé à l'ordre.

Réponse :

Nous confirmons que Mr. X. a, comme le reste de l'équipage, le droit de se voir octroyer 12h00 de repos additionnel pour un SV comprenant une version 35 J puisqu'il a effectué le retour sur cette version.
La Production est à ce jour (27/03/2015, 15h00) toujours en attente de la feuille de demande de RADD pour tout l'équipage afin de valoriser les choix des PNC.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 207 TDS PROD

Mme X avait un HND 5ON du 12/04 au 16/04 jusqu'au 24/03 sur son TDS. Mais à cette date ce vol a été modifié pour un GRU 5ON du 13/04 au 17/04, créant par là-même un jour de dispersion. Outre le fait que les TDS ne sont stables qu'à leur sortie, les DP SNPNC/FO demandent les raisons précises de ce changement.

Réponse :

Le retrait d'un 5 ON / HND AF 274 du 12/04 a effectivement été remplacé par un GRU initialement en 456/1304 au 17/04 puis 454 du 12 au 16/04, en 5 ON.

La valeur en heure de vol de cette rotation a permis l'équilibrage du planning de Me T. .
Ce planning présente désormais un écart de -0.5 HDV par rapport à l'EMG (écart par rapport au minimum garanti).

RESSOURCES HUMAINES

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 01 rh

Les DP de l'UGICT/CGT demandent le nombre de PNC ASIE ayant été affecté à la Division AMO de manière forcée.
Les DP de l'UGICT/CGT demandent le nombre de PNC par division ayant été affecté de manière forcée à la division AMO.
Les DP de l'UGICT/CGT demandent quels sont les mouvements qui ont eu lieu de quelle division vers quelle division de manière forcée.
Les DP de l'UGICT/CGT demandent sur quels critères se sont faits ces mouvements.
Les DP de l'UGICT/CGT demandent si un appel à volontariat a été fait avant d'effectuer ces mouvements.

Réponse :
Nombre de PNC ASI en mobilité imposée sur une autre division LC : 35 HST

Nombre de PNC par division en mobilité imposée sur l'AMO : 35 Hst
Mouvements imposés entre division : 35 ASI vers AMO
Critères retenus : ancienneté dans la division d'origine
Appel à volontariat : les 6 volontariats exprimés ont quitté l'ASI en complément des 35 PNC imposés
Afin de répondre favorablement aux PNC LC qui ont exprimé le souhait de rejoindre la division ASI et ce, sans augmenter le nombre total de PNC sur cette Division, il a été nécessaire d'imposer aux PNC ASI les plus anciens une mobilité sur les autres Divisions (l'AMO en l'occurrence).

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 05 CPF/ CA

Les DP UGICT CGT demandent que soit porté à leur connaissance le tableau de proratisassions des Congés annuels dans le cas d'un CPF.

Réponse :
Les modalités du TTA fractionné issues de l'avenant N°1 à l'Accord Collectif du PNC 2013-2016 Temps de Travail Alterné s'appliquent aux PNC sollicitant un congé parental d'éducation. Le chapitre 9 traite des congés annuels.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 07 REMBOURSEMENT FRAIS MEDICAUX reprise 13 01 123

L'article L6526-3 du Code des Transports entré en vigueur en 2010 -12-01dit que "dans les cas d'incapacité prévus par l'article L6526-2, les frais médicaux, pharmaceutiques et d'hospitalisation, lorsqu'ils ne sont pas pris en charge au titre d'un régime de sécurité sociale, sont supportés par l'employeur".
A ce titre, Monsieur X stw CILA qui a été victime d'un AT à bord (plusieurs couronnes cassées dents de devant lors de turbulences).
La sécurité sociale et la mutuelle l'ont remboursé en partie de ses frais dentaires mais les prothèses dentaires ne sont jamais remboursées en totalité par ces organismes.
Les DP de l'UGICT/CGT demandent QUE AF rembourse le reste à charge du PNC soit environ 2000 euros.
La CIACI n'a pas remboursé étant donné que les soins n'ont pas été effectués sur place à KIX, les soins auraient pris 3 semaines.
Etant donné que Monsieur X rentrait en MEP dans le cadre de sa rotation, celui-ci a effectué les soins chez son dentiste attitré qui lui avait posé les couronnes. Ce dernier a posé des dents provisoires afin de permettre à Monsieur X de travailler.

Réponse :
Les frais médicaux, pharmaceutiques et d'hospitalisation sont pris en charge par la CPAM à 100% du tarif Sécurité Sociale.
Le salarié bénéficie d'une prise en charge à 100 % des soins médicaux, pharmaceutiques et d'hospitalisation liés à son accident, dans la limite des tarifs de l'Assurance Maladie.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 08 RH

Lorsqu'un pnc est malade sur une escale où le médecin ne se déplace pas (ASIE/USA), les DP UGICT réclament que le CCO mette à disposition de ces pnc malades un taxi sans avance de frais de la part du salarié dans la mesure où le pnc s'acquitte déjà de frais médicaux suffisamment onéreux.

Réponse :
Le PNC échange avec l'escale et le CCO sur le contexte de sa situation. Les décisions sont prises en fonction des circonstances.

QUESTION UGICT CGT N° 15 03 09 REEVALUATION IR

Les DP de l'UGICT/CGT demandent dans quel texte il est spécifié que les IR sont réévaluées le 1er JUIN de chaque année.

Réponse :
Il s'agit d'une décision unilatérale de l'entreprise.

QUESTION CFTC N° 15 03 01 RH

Les DP CFTC demandent si on pourrait envisager pour nos formateurs FH PNC une moyenne secteur pour l'établissement de leur salaire. En effet, ceux-ci sont rémunérés à l'identique des stagiaires plus 30,23€ brut par jour de formation. Certains cumulent plus de 10 jours sur un mois.
Vu le service rendu et pour garder la motivation, il faudrait peut-être trouver une solution car il y a une vraie perte de salaire.
Ils ne sont plus que 23 à l'heure actuelle, donc multiplication des jours de présence sol.
Est-ce normal que ces formateurs doivent imprimer eux-mêmes et à leurs frais leurs livrets de stage ?

Réponse :
S'agissant d'une revendication, le point 1 n'est pas du ressort de l'instance. Concernant le point 2, il est prévu que l'impression soit réalisée dans les locaux de l'entreprise.

QUESTION UNAC N° 15 03 81 ATTESTATION DE NUITEE

Les délégués du personnel UNAC demandent comment les pnc ayant effectué leur départ de l'entreprise font pour obtenir leur attestation de nuitée 2014, cette dernière n'est accessible que sous IPN et jointe aux EP4/EP5 que ces pnc ne reçoivent plus.

Réponse :
Les attestions de nuitées pour les PN ayant quitté l'entreprise sont en cours d'envoi à domicile.

QUESTION UNAC N° 15 03 86 PDV 2015

En juillet 2014, un accord signé entre les partenaires sociaux et l'UNEDIC avait entériné un délai de carence du versement de l'ARE plus long pour les salariés qui quittaient leur entreprise avec une prime supérieure à un certain nombre de milliers d'€. Si le PDV 2014 avait été exclus de cette nouvelle règle car déposé avant juillet, la question se pose pour le PDV PNC annoncé pour 2015. Les délégués du personnel UNAC demandent à quels délais de carence seront soumis les PNC qui partiraient dans le cadre du PDV 2015.
Réponse : Le différé d'indemnisation est plafonné à 180 jours.

Réponse :
Nous souhaitons vous préciser les informations suivantes:
L'indemnisation n'est pas immédiate, elle est reportée au terme:
- De deux différés applicables dans tous les cas (1ère indemnisation, reprise, réadmission...):
le différé d'indemnisation « congés payés » calculé en fonction des indemnités compensatrices de congés payés versées.

Le différé spécifique calculé en fonction des indemnités de rupture supra légales versées (on entend par indemnités légales, les indemnités dont le montant ou les modalités de calcul sont fixées par la loi). Ce différé est égal au montant des indemnités supra légales divisé par 90 (arrêté à l'entier supérieur) : ce résultat est plafonné à :

==> 75 jours pour les licenciements économiques ou ruptures de contrat pour motif économique,

==> 180 jours dans les autres cas.

- D'un délai d'attente de 7 jours applicable en cas d'admission, de réadmission mais pas en cas de reprise ou de réadmission ARE intervenant dans les 12 mois de l'admission précédente.

Par conséquent, en cas de PDV en 2015, le différé d'indemnisation serait plafonné à 75 + 7 J.

QUESTION UNSA N° 15 03 04 RH

Les DP UNSA deman,dent comment sont rémunérés et sur quelles lignes de la fiche de paie apparaît cette rémunération pour :
1/ les pnc formateurs FH/agréés DGAC
2/ les pnc formateurs au stage anti-stress
3/ les pnc formateurs stage P
4/ les pnc qui participent aux forums ou en participation à l'extérieur

Les DP UNSA demandent uenréponse point par point.

Réponse :
S'agissant d'une QDP orale, la réponse sera portée au compte-rendu le mois prochain en attente des éléments de réponse du service concerné.

QUESTION UNSA N° 15 03 05 RH

Les DP UNSA demandent lorsqu'un pnc effectue une visite de licence en province qu'il a payer, vers qui doit-il se tourner pour être remboursé de la somme acquittée.

Réponse :
Le PNC qui effectue sa visite de licence au CEMA de Toulouse ou aux Centres d'Examens Militaires de Toulon ou Bordeaux n'a pas à faire l'avance de frais.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 202 PROD

Une information émanant d'un syndicat "non représentatif" et confirmée par le cppe nous informe qu'il ne sera pas retiré de jour de repos sur les mois d'été pour les reporter sur les mois d'hiver.
1. Les DP SNPNC/FO souhaitent savoir de quelle manière ces informations peuvent circuler alors même qu'aucune d'entre elles, écrites et officielles ne soient données à l'ensemble des OP.
2. Les DP SNPNC/FO se demandent si, encore une fois, la Direction ne favorise pas certains syndicats récents et non représentatifs.
3. Les DP SNPNC/FO se demandent comment l'entreprise explique-t-elle ces dérives.
4. Les DP SNPNC/FO demandent si le chapitre 6.4 p157 (lissage des effectifs) sera appliqué sur la période été 2015.
Si oui, les DP SNPNC/FO exigent qu'une information soit faite de telle sorte que les pnc puissent en tenir pour préparer leurs vacances et faire leurs réservations.
Si non, les DP SNPNC/FO exigent qu'une information soit faite de telle sorte que les pnc puissent en tenir compte pour préparer leurs vacances et faire leurs réservations.
Les DP SNPNC/FO demandent une réponse point par point.

Réponse :
Les différents services de la production sont à même de répondre aux PNC. Une information a été mise sous crew le 2 avril.
La mesure citée p157 ne s'appliquera pas.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 210 CALCUL IR

Les DP du SNPNC réclament la méthode de calcul pour une escale du montant de l'IR se basant sur les 5 restaurants lorsqu'il y a plusieurs hébergements sur une escale. Les Dp souhaitent savoir comment ce calcul est réalisé escale par escale?

Réponse :
Lorsque l'escale comporte plusieurs hébergements le ou les restaurants des différents hôtels sont bien sûr pris en compte.

LIGNES ET PRODUIT

QUESTION UNAC N° 15 03 85 PSV ATL

Suite à la question 15 03 74, les DP UNAC demandent la suppression du PSV des offres de glace sur les vols retour de moins de 8h30 conformément au livret des services p08.10.010 du 15/01/2015 p255 mis à jour le 24/02/15 (consulté sous ipn le 27/03/15).

Réponse :
L'offre à la place des glaces durant les tours de garde a été mise en place le 28 octobre 2012.
Le Livret des Services LC a été mis en conformité suite à un dysfonctionnement.

QUESTION SNPNC/FO N° 15 03 200 LP

L'avion 777/300 KC est équipé d'une toilette L51 qui pose problème. En effet celle-ci dégage une forte odeur de puenteur et ceci depuis un certain moment.
Nous demandons une rectification de cette anomalie.

Réponse :
Aucun 777-300 n'a d'immatriculation se terminant par KC, aucun avion de la flotte Long Courrier non plus. Pouvez vous nous donner la bonne immatriculation afin que nous puissions demander à a DGI de traiter cet avion en urgence ?